BIULETYN INFORMACYJNY IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

ROK II. | GDYNIA, dnia 22 czerwca 1933 | NR. 17

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni
Referat Prasowy, ul. Świętojańska, tel. 1643.
PRENUMERATA: w kraju kwartalnie 3 zł., zagranicą 5 zł.
Konto P. K. O. Nr. **204.415**. Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

TREŚĆ:

W SPRAWIE PAŃSTWOWEJ RADY KOLEJOWEJ
ZDOLNOŚĆ PRZEPUSTOWA PORTU W GDYNI
WIADOMOŚCI Z GDYNI
Eksperci Ligi Narodów w Gdyni
Dziennikarz angielski w Gdyni
Parlamentarzyści jugosłowiańscy w Gdyni
Wycieczka zjazdu Stowarzyszenia Elektryków Polskich Czechosłowackich
Harcerska sztafeta kajakowa ze Śląska do Gdyni
Inspekcja portu w Helu i Jastarni
Czechosłowacki dziennik „Narodni Listy" przygotowuje specjalny numer gdyński
Przyjazd węgierskiego uczonego do Gdyni
Przyjazd angielskich kontrtorpedowców do Gdyni
Rekordowy ładunek bawełny w Gdyni
Zjazd Polskiego Związku Rzeźnicko-Wędliniarskiego w Gdyni
Sprzedaż statku „Kopernik"
Sprawy paszportowe
Wycieczka Związku Towarzystw Kupieckich w Poznaniu do Gdyni
Przyjazd Konsula Honorowego R. P. w Tunisie do Gdyni
Tranzyt pomarańczy hiszpańskich przez Gdynię
Ustawa o pracy robotników portowych w Gdyni
STATKI OCZEKIWANE W GDYNI
ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA—GDAŃSK
WIADOMOŚCI MORSKIE
Ruch okrętowy i towarowy w porcie szczecińskim w miesiącu maju 1933 r.
Ruch portowy w Królewcu w maju 1933 r.
Stan szweckiej floty handlowej

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Józef Kunert L. S. C.

Stan duńskiej floty handlowej
Stan norweskiej floty handlowej
Inauguracja największego w świecie doku suchego
Unieruchomiony tonaż w Hamburgu

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

Wiadomości z rynku bekonowego
Nowe zakazy przywozu
W sprawie zbywania zaświadczeń wywozowych
W sprawie świadectw pochodzenia
W sprawie zezwoleń na pobór soli nieskażonej do solenia śledzi, ryb i krabów morskich
W sprawie świadectw pochodzenia dla Anglji
W sprawie kontyngentów importowych w Turcji
W sprawie ograniczeń dewizowych w Meksyku

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

Zmiany taryfy towarowej Polskich Kolei Żelaznych

SPRAWY PODATKOWE

Przedsiębiorstwa maklerstwa okrętowego w zrozumieniu ustawy o państwowym podatku przemysłowym
Stosowanie zwyczajów handlowych w ustawodawstwie podatkowem

KOMUNIKATY I INFORMACJE

Wystawa lniarska we Wilnie

REJESTR HANDLOWY

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

Jak pracuje największy port rybacki Francji Boulogne sur Mer
Połowy ryb morskich w ostatnim tygodniu
Opłacalność połowów na pełnym Bałtyku
Walne zebranie członków Spółdzielni
Dalsze lugry śledziowe firmy „Mopol"
Wyjazd ostatniej partji polskich rybaków
Budowa magazynu dla śledzi solonych
Eksport polskiego węgla dla francuskich parowców rybackich

Inż. A. Dziedziul,
członek P. R. Kolejowej i radca Izby P.-H. w Gdyni.

W SPRAWIE PAŃSTWOWEJ RADY KOLEJOWEJ

Według otrzymanego przez nas zawiadomienia z Ministerstwa Komunikacji zostanie Państwowa Rada Kolejowa zwołana przypuszczalnie dopiero na jesieni. Wiadomość ta wysoce zaniepokoiła nasze sfery gospodarcze, bowiem jedyny teren, na którym poruszać możemy sprawy tak poważnie nas obchodzące oraz wejść w bezpośredni kontakt i wymianę zdań ze sferami kierowniczemi Ministerstwa Komunikacji, pozostaje zamkniętym dla nas już od 2-ch lat. Wybory do nowej Rady zostały sfinalizowane w grudniu 1932 r. i zwołanie Rady nastąpić miało na końcu stycznia wzgl. początku lutego rb. Jednak termin ten odkłada się wciąż na dalszy czas.

W jakim celu to się robi, trudno zrozumieć. Ministerstwo bowiem zdaje się mieć najlepsze wspomnienia z ubiegłej Rady, której harmonijna współpraca z Ministerstwem znakomicie ułatwiała należyte orjentowanie się co do postulatów i bolączek naszego życia gospodarczego. Dawało to jednocześnie nam możność jasnego wypowiadania oraz orjentowania się — jakie życzenia nasze są możliwe do zrealizowania, a jakie zasadniczo kolidują z interesami P. K. P., i są przez to nierealne. Mówimy tu specjalnie o Komitecie Taryfowym P. K. P.

Stąd wniosek, że Ministerstwo Komunikacji nie ma powodów uważać P. R. K. za niepotrzebny balast. Zresztą, skoro przeprowadzono z takim pośpiechem wybory do nowej Rady i to na zasadzie znowelizowanej przez Sejm Ustawy o P. R. K., oczekiwać mamy prawo, że instytucja ta z należytą powagą traktowaną będzie przez P. Ministra Komunikacji, a nie egzystować tylko będzie pro forma zadośćuczynieniu Ustawie oraz dla zewnętrznego decorum.

Zaniepokojeni jesteśmy jeszcze i dla następujących powodów.

Podczas obecnego interregnum Rady, Międzyministerjalna Komisja przeprowadza daleko idącą reformę taryf kolejowych. Prace te odbywają się w zaciszu gabinetów ministerjalnych bez bezpośredniego zetknięcia się z przedstawicielami życia gospodarczego. Należy przypuszczać, że podstawą do tej pracy służą memorjały pewnych organizacyj gospodarczych. Jednak zachodzi obawa — a że obawa ta nie jest bezpodstawną, mamy już dowody, — że opinje poszczególnych organizacyj często nie są pomiędzy sobą uzgodnione, i to co dobrem uważane jest n. p. dla dzielnic wschodnich, koliduje z interesami dzielnic zachodnich i odwrotnie. P. R. Kolejowa jest właśnie tym terenem, na którym następują owe uzgodnienia, jak to wykazały prace Komitetu Taryfowego poprzedniej P. R. K. Dziś jesteśmy pozbawieni owego terenu, co daje możność do posunięć nie zawsze może racjonalnych dla całego obszaru R. P.

Pozatem wyłącznie orzekają i decydują czynniki, nie mające bezpośredniego kontaktu z życiem gospodarczem, a zatem nie mogące

wczuć się należycie w puls tego życia i jego wszechstronnych odcieni i sentymentów, co jednak uważać należy dla ogólnego dobra za wszechmiar pożądane i konieczne. Wydawać się zatem musi, że Ministerstwo Komunikacji dąży do tego, by postawić nową Radę przed faktem już dokonanych reform taryfowych. Jesteśmy zdania, że lepiejby było, gdyby reforma taryfowa przeprowadzoną została po uprzedniem wysłuchaniu uzgodnionych opinji czołowych organizacyj gospodarczych, reprezentowanych w Radzie. Ułatwiłoby to poważnie i zracjonalizowło pracę Min. Komunikacji. A ponieważ rola P. R. K. jest tylko doradczą, nie krępującą Pana Ministra Komunikacji w jego ostatecznych decyzjach, zdawać się musi, że najszybsze zwołanie P. R. K. leży w interesie przedewszystkiem samego Ministerstwa. Doświadczenie wszak uczy nas, że wszelkie zarządzenia gospodarcze władz centralnych, powzięte bez udziału i wysłuchania opinji czynników bezpośrednio zainteresowanych, często okazywały się zupełnie nierealnemi, obalanemi przez samo życie, — dosyć wspomnieć o nieszczęsnym Funduszu Drogowym, porodzonym w ciszy gabinetu ministerjalnego bez udziału sfer zainteresowanych.

Dlatego też chcielibyśmy na tem miejscu wyrazić jeszcze raz oczekiwanie co do najszybszego zwołania P. R. K. Może ostatnie zmiany personalne w łonie Min. Komunikacji przyczynią się do szybszego zrealizowania tego słusznego życzenia sfer gospodarczych całej Polski.

Dr. Bolesław Kasprowicz,
Dyrektor Rady Interesantów Portu w Gdyni.

ZDOLNOŚĆ PRZEPUSTOWA PORTU W GDYNI

Tezy referatu, wygłoszonego przez wyżej podpisanego na Kongresie Gospodarczym w Warszawie w dniu 19 maja br. obejmują m. in. postulat następujący:

„Olbrzymia rola portu w Gdyni wobec Państwa Polskiego wymaga, aby port ten nadal planowo i konsekwentnie rozbudowywano. Specyficzne warunki polityczno-gospodarcze, w jakich się Polska znajduje wymagają, aby port w Gdyni stał się pogotowiem, które mogłoby opanować cały polski obrót zagraniczny w wypadkach, gdyby inne drogi handlu zewnętrznego zawodziły.

W tym celu winna być nadal prowadzona programowa rozbudowa portu w zakresie inwestycyj kolejowo-portowych, urządzeń przeładunkowych i składowych".

Zagadnienie zdolności przepustowej portu gdyńskiego wpłynęło w ostatnim czasie na wokandę spraw bieżących. Rzeczowa, na realnych przesłankach oparta wymiana zdań, idzie wprawdzie równolegle z enuncjacjami laickiemi. Wobec gdy czynniki realnie w rozwoju portu zainteresowane analizują potrzebę rozbudowy portu gdyńskiego i starają się ustalić możliwie jaknajbardziej celową kolejność, mogących być zrealizowanemi w dzisiejszych ciężkich czasach tylko

etapami, inwestycyj: wykazują zwolennicy uproszczonego rozumowania, że Gdynia jest dzisiaj już w stanie „zmóc“ cały polski obrót zagraniczny, ergo nie potrzeba jej rozbudowywać.

Chcąc odpowiedzieć na pytanie, czy Gdynia jest wzgl. może w najbliższej przyszłości stać się takiem pogotowiem przepustowem, jak to na początku zaznaczono, potrzeba poddać analizie poszczególne ważniejsze grupy polskiego obrotu zagranicznego i zbadać, czy i jakie możliwości przeładunkowe w zakresie danego towaru Gdynia posiada.

Najsamprzód trzeba wskazać na czynniki, które są decydującemi współczynnikami przeładunku portowego, którego sprawność zależna jest od ich harmonijnego, wzajemnego współdziałania. Czynniki te tylko częściowo są zależne od woli ludzkiej, w dużej mierze od siły wyższej. Są one następujące:

1) zdolność przeładunkowa i przepustowa urządzeń portowych (dźwigi, magazyny portowe, place składowe),

2) wahania czasowe w przybyciu statku do portu i w wyjeździe, oraz zdolność statku do przejmowania ładunków i wyładowywania ich w odpowiedniem tempie,

3) zdolność przepustowa urządzeń kolejowych i sprawność obsługi kolejowej w porcie (tory odstawcze, ilość parowozów manewrowych i t. p.),

4) organizacja przeładunku czyli sprawność pracy ekspedytora, sztauera i t. p.,

5) organizacja i funkcjonowanie władz portowych i innych władz współdziałających w porcie (w pierwszej linji organizacja celnictwa).

Przechodząc teraz do możliwości przeładunkowych, jakie istnieją w porcie gdyńskim dla poszczególnych towarów spotykamy na pierwszem miejscu węgiel kamienny eksportowy. W pierwszej fazie swego rozwoju powstawała Gdynia jako port węglowy, ta dziedzina przeładunku portowego w Gdyni jest najlepiej zorganizowana i nikt z zainteresowanych czynników nie podnosi i nie podnosił konieczności zwiększania urządzeń przeładunkowych dla węgla w porcie, aczkolwiek nie można nie podkreślić, że racjonalny przeładunek wymagałby pewnego rozszerzenia sieci torów odstawczych dla węgla w porcie. Dźwigów, służących przeładunkowi węgla posiada port w Gdyni dzisiaj 15 (a wliczając służące narazie dla przeładunku węgla 2 dźwigi złomowe nawet 17), w tem 3 nowoczesne wywrotnice wagonowe. Te 15 dźwigów reprezentuje teoretyczną zdolność przeładunkową 2350 tg (ton na godzinę) co przy uwzględnieniu trzyzmianowego czasu pracy daje zdolność przepustową roczną 20 miljonów ton.

Przyjmując teraz względność wynikającą z współdziałania wyżej scharakteryzowanych czynników pracy portowej, trzeba obniżyć tę teoretyczną zdolność przepustową na 40%, i wówczas otrzymamy zdolność przepustową 8 miljonów ton węgla. Zdolność przepustowa portu w Gdyni pokrywa się z morskim eksportem polskiego węgla, a więc w tym zakresie stanowi Gdynia dostateczne pogotowie przepustowe.

Drugi artykuł polskiego eksportu, cukier, posiada własną powierzchnię składową 18.000 m² w porcie gdyńskim. W r. 1932 prze-

wieziono przez Gdynię 89.142 ton, przez Gdańsk 95.060 ton, razem 184.202 ton na ogólny eksport 185.468 ton, a więc bezmała cały polski eksport cukru jest skoncentrowany po połowie w portach polskich.

Przechodząc teraz do eksportu produktów hodowlanych, trzeba je podzielić na eksport bezpośredni, dokonywany z pominięciem magazynów portowych wprost z wagonu na statek, oraz eksport przez składy portowe. Do pierwszych należą w pierwszej linji bekony i wędliny, eksportowane do Anglji, które wykazują w r. 1932 eksport przez Gdynię 56.095 ton, przez Gdańsk 3304 ton, razem przez obydwa porty 59.599 ton na 61.511 ton całego polskiego eksportu, nie przesądzimy więc, jeżeli stwierdzimy, że cały polski eksport wyrobów mięsnych jest skoncentrowany w Gdyni, i w razie jego dalszego rozwoju (na co się niestety ze względu na skontyngentowanie angielskiego importu nie zanosi) jest Gdynia w stanie eksport ten całkowicie opanować. Potrzeba wprawdzie i na tym odcinku pewnych inwestycyj, a w pierwszej linji trzeba wybrukować całe nabrzeże polskie, aby eksport z okolicznych bekoniarni mógł być obsługiwany również przez samochody, lecz na ogół na tym odcinku jest port gdyński pełnem pogotowiem i posiada przeładunek ten zracjonalizowany.

Inaczej przedstawia się przeładunek innych produktów hodowlanych, mianowicie jaj i masła. Chłodnia Portowa mająca 10.000 m² powierzchni składowej, największa obecnie w Europie, daje podstawę eksportową tym ważnym artykułom polskiego eksportu hodowlanego, jednakowoż z uwagi na to, że musi ona obsługiwać także częściowo import śledzi i owoców południowych, a częściowo i warzyw (cebula), okazuje się potrzeba jej rozbudowy już dzisiaj, podstawy techniczne są gotowe, pozwalające wznieść dwa dalsze piętra w Chłodni stosunkowo małym kosztem. Zresztą wykazują drogi tego eksportu w bardzo dużym odsetku zbyt w krajach środkowej Europy, jak Czechosłowacja, Austrja, Włochy i Szwajcarja, do których droga przez Gdynię nie wiedzie, tembardziej, że centra produkcji jej są w Polsce południowo-wschodniej.

W zakresie eksportu produktów, wymagających składowania w Chłodni, daje Gdynia duże możliwości, jednakowoż okazuje się już dzisiaj potrzeba zwiększenia chłodzonej pojemności składowej.

Ważny polski artykuł eksportowy, drzewo wykazuje następujące cyfry obrotowe: globalny eksport drzewny wynosił w r. 1932 — 10.443.44 ton (w r. 1931 — 1.809.391), z tego przez Gdańsk 481.583 ton, przez Gdynię 386.320 ton, a więc bezmała połowa całego eksportu drzewa idzie przez porty polskie. Średnią potrzebę przepustową przez porty polskie dla drzewa należy ustalić na 1 miljon ton. Gdynia nie posiada dotychczas jednak poważniejszej zdolności przepustowej dla drzewa. Na szczęście istnieją ku temu znakomite warunki terenowe, a inwestycje dla przeładunku drzewa są jak wiadomo bardzo tanie, gdyż nie wymagają masywnych nabrzeży, a jedynie przystani na palach. W tym zakresie stoi więc przed Gdynią potrzeba natychmiastowej inwestycji.

Analogicznie przedstawia się sytuacja ze zbożem. Polski wywóz zboża i strączkowych wynosił w r. 1932 — 489.856 ton (w r. 1931 —

371.303 ton), z tego szło przez Gdynię 1.702 ton, przez Gdańsk 292.299 ton, razem więc wyszło 294.001 ton przez porty polskie.

Zboża polskie idą w większości swej do krajów zamorskich lub nadmorskich, wobec czego przeładunek w portach polskich odgrywa w tym zakresie rolę pierwszorzędną. Gdynia właściwie dotychczas nie wchodzi zupełnie w grę, nikła ilość żyta nie może być poważnie brana w rachubę. Powodem tego stanu rzeczy jest brak możliwości składowych i magazynowych. Gdynia jest zupełnie pozbawiona możliwości przeładunkowych dla zboża i budowa elewatora, o którym się od 2 lat tyle przy wszystkich okazjach mówi i pisze, winna nareszcie wyjść ze stadjum przygotowawczego i stać się realnym faktem. co słusznie zostało podkreślone przez delegatów polskiego handlu zbożowego na kongresie gospodarczym w dniu 19 maja rb. w Warszawie.

Ziemniaków wyszło przez porty polskie zaledwie kilkanaście procent ogólnego wywozu (na 61.347 ton — 5.852 ton przez Gdynię i 2.883 ton przez Gdańsk), powodem tego małego wykorzystania portów polskich jest konieczność workowania transportów morskich, wobec gdy transporty lądowe pozwalają na transport luzem, a głównymi odbiorcami obok Anglji są Niemcy, Szwajcarja, Francja i Belgja.

Możliwość przepuszczania większej ilości ziemniaków przez Gdynię stoi w prostym stosunku do rozbudowy magazynów portowych.

O ile chodzi o wywóz sztucznych nawozów, wśród których odgrywa siarczan amonu największą rolę, to na ogólny wywóz 50.049 ton wyszło przez Gdynię 37.093 ton i Gdańsk 8.263 ton, czyli razem około 90 procent.

Przechodząc teraz do towarów importowych, spotykamy się z daleko mniejszemi ilościami, gdyż polski eksport przewyższa ilościowo polski import, bezmała dziesięciokrotnie (w 1931 r. eksport — 18.703.229 ton, import — 2.930.364 ton; w r. 1932 eksport — 13.503.533 ton, import 1.786.801 ton).

Najsamprzód należy omówić możliwości importowe podstawowych surowców polskiego przemysłu ciężkiego, złomu i rudy.

Import złomu jest przez Gdynię całkowicie opanowany, gdyż na 122.979 ton ogólnego importu przechodzi przez Gdynię 113.659 ton. Mimo to nie jest import ten jeszcze przeniesiony w przeznaczone na jego przeładunek specjalne nabrzeże (Holenderskie), nie dokonuje się przeładunku, gdyż brak tam dostatecznej ilości dźwigów mechanicznych i przeładunek złomu dokonuje się nadal przeważnie na nabrzeżu Rotterdamskiem.

Ruda przeładuje się w całem znaczeniu tego słowa „kątem" na nabrzeżach węglowych, poza tem posiada port w Gdyni tylko jeden zasobnik (wagę bunkrową) dla przeładunku we większym zakresie. Rudy przywiezione do Polski w r. 1932 — 228.740 ton (w 1931 r. — 361.307 ton) z tego szło 38.802 ton przez Gdynię i 48.278 ton przez Gdańsk.

W zakresie rudy Gdynia nie może nawet w przybliżeniu uchodzić za pogotowie przepustowe, zorganizowanie importowego przeładunku jest zagadnieniem, które czeka swego rychłego rozwiązania w inne osobnego nabrzeża przeładunkowego i zwiększenia ilości zasobników (wag bunkrowych).

Przechodząc teraz do dalszych artykułów importowych, masowych, półmasowych czy drobnicy, trzeba zrezygnować z omówienia poszczególnych ważniejszych grup towarowych oddzielnie, raz dla braku miejsca, po drugie dlatego, że zagadnienie stworzenia w Gdyni pełnego pogotowia przepustkowego dla importu tych artykułów sprowadza się do potrzebnej ilości krytej powierzchni składowej i dostatecznej ilości dźwigów dla ich obsługi. Towary wchodzące tutaj w szczególności w grę są następujące: surowe skóry, juta, wełna, bawełna, świeże owoce, śledzie, gotowe wyroby przemysł. itd. Ograniczam się stwierdzeniem faktu, że już w granicach dzisiejszego obrotu magazyny portowe są przepełnione. Import artykułów preferencyjnych wzrósł w 1932 r. w stosunku do r. 1931 i stale wzrasta, wybudowanie planowanych 3 nowych magazynów o powierzchni 31.000 m^2 we wolnej strefie odpręży sytuację, o ile zostaną magazyny te oddane do użytku w zapowiedzianym czasie, w ten sposób wzrośnie powierzchnia do 132 tysięcy m^2, ale to zaledwie wystarczy na potrzeby bieżące. Port Gdynia posiada zaledwie jeden magazyn składowy długoterminowy w drugiej strefie. Sieci hangarów składowych dla długoterminowego składowania w drugiej strefie brak mu zupełnie, w tych warunkach trzeba systematycznie rozbudowywać hangary w porcie, dostosowując powierzchnię składową do wzrastających potrzeb bieżących. O tem, aby Gdynia mogła być pogotowiem przepustowem dla towarów importowych, których droga normalnie wiedzie przez magazyn portowy niema w obecnym stanie rzeczy mowy. W tych warunkach niema także mowy o tem, aby Gdynia mogła się stale rozwijać na punkt rozdzielczy towarów importowych, a co zatem idzie, aby w Gdyni powstał silny handel importowy.

Rekapitulując powyższe wywody należy stwierdzić, że tylko w części Gdynia jest przygotowana na normalną obsługę przeładunku danych artykułów, wzgl. nawet jest w stanie sprostać znacznie zwiększonemu ruchowi.

Wynika zatem jasno konieczność dalszych planowych inwestycyj przeładunkowych w porcie w Gdyni, najważniejszem jest w obecnym okresie ograniczonych możliwości finansowych ustalenie najwłaściwszej kolejności mających być realizowanych inwestycyj.



EKSPERCI LIGI NARODÓW W GDYNI.

Dnia 14. bm. przyjechali do portu gdyńskiego eksperci Ligi Narodów p. Dr. J. A. Nederbragt oraz p. S. Häusermann w towarzystwie p. Nacz. Siebeneihena z Komisarjatu Generalnego Rzplitej Polskiej w Gdańsku. Eksperci zwiedzili port gdyński, urządzenia przeładunkowe oraz Chłodnię i magazyny bawełniane.

DZIENNIKARZ ANGIELSKI W GDYNI.

Na pokładzie statku „Baltonia“ przyjechał do Gdyni redaktor największego angielskiego pisma żeglugowego „The Syren and Shipping Illustrated Weekly“ p. G. W. P. M. Lachlan z małżonką. Gość ten zwiedził szczegółowo port gdyński na motorówce „Syrena“ w towarzystwie Kapitana Portu p. Kmdr. Kańskiego, żywo interesując się pracą i szybkim rozwojem portu.

PARLAMENTARZYŚCI JUGOSŁOWIAŃSCY W GDYNI.

Dnia 14. bm. przybyła do Gdyni wycieczka parlamentarzystów jugosłowiańskich, zwiedzająca obecnie Polskę. Na czele wycieczki stoi minister Orga Andjelinovic, zaś w skład jej wchodzą: Fran. Novak — wiceprezes senatu, Kosta Popović — drugi wiceprezes skupsztyny, Momeilo Ivković — lekarz, wybitny polityk serbski, Nikoła Preka, Bogumił Vośniak — wybitny działacz polityczny słoweński, Dragolljub Evremowić — sekretarz skupsztyny, Ante Kovać — sekretarz skupsztyny, publicysta; Svetozar Tomić, Fran. Hr. Kukuljević — Sakciński — senator, Prof. Salih Balić, żonaty z Polką, Dimitrije Popović — poseł do skupsztyny w r. 1923, 1925 i 1927, Ludevit Pivko, Petar Cirlić — senator Mihajlo Zivancević — adwokat, publicysta, jeden z wybitniejszych polityków Jugosławji, Nikoła Keselević poseł do skupsztyny, Mica Dimitriević — poseł, Djordje Parabucski— duchowny prawosławny, Dragutin Kostić — również duchowny prawosławny i wybitny polityk serbski, Omer Kajmaković publicysta i dziennikarz i inni.

Do Gdyni goście przybyli pociągiem o godz. 10,39. Na dworcu oczekiwali: Komisarz Rządu m. Gdyni, Wicekomisarz, Dyrektor Urzędu Morskiego, Dowódca Obrony Wybrzeża, poseł Tebinka, oraz szereg przedstawicieli władz i miejscowych instytucyj. Komisarz Rządu powitał gości. kończąc swe przemówienie okrzykiem na cześć Jugosławji, odpowiedział na powitanie min. Andjelinović, który w przemówieniu swem podkreślił, że Polska trzyma w ręku wyjście na morza północne świata słowiańskiego, zaś Jugosławja — na morza południowe, co winno tembardziej kraje te łączyć między sobą. Następnie orkiestra Marynarki Wojennej odegrała hymny jugosłowiański i polski, poczem wszyscy udali się na przystań Żeglugi Polskiej na statek „Gdańsk“, który odbył dłuższą przejażdżkę po zatoce, zatrzymując się na pół godziny na Helu.

Na „Gdańsku“ goście byli podejmowani śniadaniem przez Komisarza Rządu.

Jako zakończenie wycieczki statkiem odbyło się zwiedzenie portu gdyńskiego, w czasie którego goście otrzymali informacje i wyjaśnienia od obecnego na statku Dyrektora Urzędu Morskiego p. Inż. St. Łęgowskiego i p. Ołtarzewskiego. Następnie „Gdańsk“ przybił do przystani Żeglugi Polskiej“ i goście wyszli na ląd, poczem nastąpiła parogodzinna przerwa oficjalnego programu przyjęcia wycieczki. poświęcona zwiedzeniu Gdyni.

O godz. 19,30 odbył się w Domu Zdrojowym bankiet na cześć gości, po bankiecie zaś zebranie towarzyskie, które przeciągnęło się dość długo w miłym nastroju.

O godz. 3 rano, dnia 15-go goście odjechali do Torunia, gdzie mieli wziąć udział w uroczystościach Bożego Ciała.

WYCIECZKA ZJAZDU STOWARZYSZENIA ELEKTRYKÓW POLSKICH I CZECHOSŁOWACKICH.

Dnia 16. bm. przyjechała do Gdyni wycieczka Zjazdu Stowarzyszenia Elektryków Polskich i Czechosłowackich w liczbie 430 osób. Wycieczka zwiedziła miasto, następnie port i najciekawsze instalacje elektryczne. Odpowiednich wyjaśnień dla poszczególnych grup udzielali inżynierowie z Urzędu Morskiego oraz Miejskich Zakładów Elektrycznych. Po południu wycieczka udała się statkiem „Gdańsk" na Hel.

HARCERSKA SZTAFETA KAJAKOWA ZE ŚLĄSKA DO GDYNI.

W niedzielę, dnia 18. bm., o godz. 12-tej w południe przybyła do Gdyni harcerska sztafeta kajakowa, która przewiozła drogą wodną bryłę węgla ze Śląska do Gdyni. Na przystani Żeglugi Polskiej spotkali sztafetę reprezentanci miejscowych władz i społeczeństwa z kontradmirałem J. Unrugiem i Komisarzem Rządu Fr. Sokołem na czele. W imieniu harcerstwa przemówił do zebranych przewodniczący Związku Harcerstwa Polskiego Dr. M. Grażyński, Wojewoda śląski, przekazując przewiezioną bryłę węgla przedstawicielowi siły zbrojnej nad wybrzeżem polskiego Bałtyku kontradmirałowi Unrugowi, który z kolei oddał symboliczną bryłę kapitanowi portu gdyńskiego G. Kańskiemu. W końcu odebrał bryłę komendant miejscowego hufca harcerskiego celem umieszczenia jej w muzeum Państwowej Szkoły Morskiej.

INSPEKCJA PORTÓW W HELU I JASTARNI.

Dnia 18. bm. Dyrektor Urzędu Morskiego Inż. St. Łęgowski przeprowadził inspekcję portów w Helu i Jastarni w związku z prowadzonemi robotami budowlanemi oraz w związku ze zbliżającem się Świętem Morza, podczas którego spodziewana jest bardzo duża frekwencja wycieczek przez wymienione porty.

CZECHOSŁOWACKI DZIENNIK „NARODNI LISTY" PRZYGOTOWUJE SPECJALNY NUMER GDYŃSKI.

Znany dziennik czechosłowacki „Narodni Listy" przygotowuje specjalny numer propagandowy, poświęcony sprawom Gdyni i wybrzeża polskiego. Ze względu na specjalny charakter wydawnictwa, byłoby pożądanem, aby firmy gdyńskie zainteresowane obrotami z Czechosłowacją zasięgnęły bliższych informacyj co do wydania tego numeru w Przedstawicielstwie Kolei Polskich oraz Portów w Gdańsku i Gdyni pod adresem: Praha II. Jungmannova 38/I.

PRZYJAZD WĘGIERSKIEGO UCZONEGO DO GDYNI.

Dnia 16. bm. bawił w Gdyni p. Dr. Istvan Horvath Asystent Prof. Hf. Teleky z Uniwersytetu w Budapeszcie. Dr. Horvath w towarzystwie Pani Dr. K. Jeżowej złożył wizytę Dyrektorowi Urzędu Morskiego, następnie zwiedził szczegółowo port gdyński, podczas czego wszelkich wyjaśnień udzielał Dyr. Łęgowski.

PRZYJAZD ANGIELSKICH KONTRTORPEDOWCÓW DO GDYNI.

Dnia 21. bm. spodziewany jest przyjazd do portu gdyńskiego 2 kontrtorpedowców angielskich: H. M. S. „Viceroy" i H. M. S. „Venetia", które zatrzymają się w Gdyni przez pięć dni.

REKORDOWY ŁADUNEK BAWEŁNY W GDYNI.

Dnia 21. bm. przybył do Gdyni statek linji „Gulf Gdynia" m/s „Tampa" z rekordowym ładunkiem bawełny 10.280 balotów t. j. około 2.260 ton. Jest to największy ładunek bawełny, który kiedykolwiek przybył do Gdyni bezpośrednio z Ameryki.

Część transportu bawełny jest przeznaczona dla przędzalni w Czechosłowacji. Maklerem statku jest firma Bergenske Baltic Transports Ltd., która utrzymuje regularną komunikację między portami Zatoki Meksykańskiej a Gdynią.

ZJAZD POLSKIEGO ZWIĄZKU RZEŹNICKO-WĘDLINIARSKIEGO W GDYNI.

Dnia 18 czerwca Zarząd Polskiego Związku Rzeźnicko-Wędliniarskiego, z siedzibą Zarządu w Poznaniu zwołał doroczny zjazd do Gdyni. Zjazd w Gdyni został zorganizowany przez Cech Rzeźnicko-Wędliniarski w Gdyni, na czele którego stoi p. Walenty Bednarski.

Po uroczystem nabożeństwie udali się wszyscy delegaci, w liczbie przeszło 800 osób, do sali obrad w Polskiej Rivierze. Do zebranych przemówił pierwszy, jako gospodarz zjazdu, p. Prezes Bednarski, podkreślając w swem przemówieniu znaczenie zebrania i zaszczyt, jaki spada na młodą organizację gdyńską, z powodu goszczenia tak wielkiej liczby przedstawicieli tego zawodu.

Następnie przemawiał p. Kazimierz Syller, dziesięcioletni prezes Związku, który w swojem przemówieniu położył wielki nacisk na zrozumienie ogólno-państwowych spraw i wezwał swych członków do sumiennego wypełniania obowiązków obywatelskich. Na zaproszenie Przewodniczącego Zebrania przemówił p. Roman Szynkiewicz. redaktor Gazety Handlowej i w kilku słowach podkreślił najważniejsze zagadnienia miasta i portu gdyńskiego.

Sam fakt obrania miasta portowego, ośrodka stosunkowo młodego, na teren rocznego zjazdu, jest najlepszym dowodem umiłowania przez tych ludzi najistotniejszych spraw, spraw, któremi interesuje przez tych ludzi najistotniejszych spraw. któremi interesuje się cała Polska i całe społeczeństwo.

SPRZEDAŻ STATKU „KOPERNIK".

W czerwcu br. został sprzedany s/s „Kopernik" o pojemności 1030 ton, wybudowany przez stocznię angielską w 1914 r. Właścicielem statku była firma „Polryż" w Gdyni, nabywcami zaś są Włosi. Sprzedaży dokonano za pośrednictwem jednej z firm holenderskich.

Firma „Polryż" nabyła statek w 1929 r. za cenę 8.450 funtów szterlingów.

SPRAWY PASZPORTOWE.

Na posiedzeniu Komisji dla spraw handlu przy Panu Ministrze Przemysłu i Handlu w dniu 6 maja br. zostały poruszone, między innemi, także sprawy paszportowe. Ze względu na konieczność liberalnego załatwiania spraw paszportowych w stosunku do portowych sfer gospodarczych w Gdyni, domagały się te sfery ulgowych względnie bezpłatnych paszportów na wyjazdy zagraniczne w związku z pracą w porcie. Postulaty te zostały przyjęte przychylnie przez miarodajne władze.

Przyjęto wówczas następujące rezolucje:

„1. Zliberalizowanie wydawania paszportów ulgowych dla kupiectwa gdyńskiego.

2. Wydawanie bezpłatnych paszportów zagranicznych urzędnikom firm portowych oraz urzędnikom samorządu gospodarczego i zrzeszeń gospodarczo-portowych na wyjazdy, celem praktycznego szkolenia się w swym zawodzie w obcych portach względnie badania urządzeń portowych i organizacji handlu portowego, przyczem cel podróży byłby stwierdzany przez właściwą izbę przemysłowo-handlową".

Rezolucja pod 1) została definitywnie uzgodniona między miarodajnemi czynnikami, a odnośnie do rezolucji pod 2) uzgodnioną została słuszność zasady, wyrażonej w rezolucji.

Obecnie Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni wystąpiła do władz centralnych z prośbą o przyśpieszenie wydania zarządzenia w kierunku jaknajszybszego zrealizowania cytowanej powyżej rezolucji.

WYCIECZKA „ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH W POZNANIU" DO GDYNI.

Zrzeszenie Samodzielnych Przedstawicieli Handlowych przy Związku Towarzystw Kupieckich zamierza w końcu lipca lub w sierpniu br. zorganizować wycieczkę członków swych do Gdyni, celem zapoznania się na miejscu tak z urządzeniami technicznemi, jak i możliwościami handlowemi naszego portu.

W związku z bytnością członków Związku przeprowadzi się szereg konferencyj z przedstawicielami tutejszych sfer gospodarczych, a szczególnie ze spedytorami, co dałoby sposobność kupcom poznańskim do zorjentowania się w możnościach wykorzystania portu dla ich pracy.

PRZYJAZD KONSULA HONOROWEGO R. P. W TUNISIE DO GDYNI.

W połowie lipca br. przybędzie do Gdyni Konsul Honorowy R. P. w Tunisie p. Jean Orliac. P. Orliac zwiedzi również centra przemysłowe Polski, odbędzie szereg konferencyj z zainteresowanemi sferami gospodarczemi.

TRANZYT POMARAŃCZY HISZPAŃSKICH PRZEZ GDYNIĘ.

Od marca do połowy czerwca br. przewieziono przez Gdynię tranzytem około 20 wagonów pomarańczy luzem do Czechosłowacji. W tym samym czasie wysłano również przez Gdynię 5—6 wagonów pomarańczy luzem do Rumunji.

Do Czechosłowacji wysyłki były skierowane głównie do Morawskiej Ostrawy i Pragi.

W intensywnem rozwinięciu tranzytu owoców południowych do Czechosłowacji stoją na przeszkodzie przedewszystkiem ograniczenia dewizowe. Ponadto przydział dewiz otrzymują od władz czeskich głównie kupcy, mieszkający w okolicach Pragi, zaś prowadzący przedsiębiorstwa w Koszycach lub Rusi Karpackiej zezwolenia te otrzymują z wielkiemi trudnościami.

Kupcy gdyńscy uważają, że w przyszłym sezonie, jeżeli Czechosłowacja zniesie ograniczenia dewizowe, czego należy spodziewać się po konferencji światowej w Londynie, tranzyt pomarańczy do Czechosłowacji przez Gdynię może się bardzo poważnie wzmóc.

Tranzyt pomarańczy do Czechosłowacji przez Gdynię zorganizowała firma J. Isler & Cie. Sp. z o. o. w Gdyni, która to firma wysłała większość transportów.

USTAWA O PRACY ROBOTNIKÓW PORTOWYCH W GDYNI.

Jednem z kapitalnych zagadnień, które uzgodniono na ostatniem posiedzeniu Komisji dla spraw handlu, jest sprawa uregulowania stosunków pracy w porcie. Ministerstwo Opieki Społecznej, po wysłuchaniu postulatów zainteresowanych sfer gdyńskich, opracowało projekt ustawy o pracy robotników portowych w Gdyni, w którym to projekcie uwzględnione zostały specyficzne warunki pracy w porcie.

Powyższy projekt ministerjalny poddany został rozważaniom zarówno Rady Interesantów Portu w Gdyni jak Gdyńskiej Izby Przemysłowo-Handlowej, które te instytucje, po wysłuchaniu opinji bratnich Izb Przemysłowo-Handlowych i zainteresowanych centralnych organizacyj, zaopinjowały poszczególne postanowienia w mowie będącego projektu.

Dotyczący referat zostanie przesłany w najbliższym czasie Ministerstwu Opieki Społecznej i zainteresowanym Ministerstwom, oraz będzie przedmiotem obrad Związku Izb, który ze swej strony również wystąpi z odpowiednim memorjałem do Ministerstwa Opieki Społecznej.

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI.

s/s Masuria	oczekiw. dnia 22 bm.	z ładunkiem owoców południowych z Sycylji.
m/s Hammaren	oczekiw. dnia 23 bm.	z ładunkiem drobnicy z Portów Afryki Południowej i Zach.
s/s Iwan	oczekiw. dnia 24 bm.	z ładunkiem drobnicy ze Szwecji Południ.
s/s Imanta	oczekiw. dnia 24 bm.	po ładunek węgla do Szwecji
s/s Hop	oczekiw. dnia 24 bm.	po ładunek węgla do Szwecji
s/s Bore VIII.	oczekiw. dnia 28 bm.	z ładunkiem drobnicy z Buenos Aires, Rio de Janeiro
s/s Borholm	oczekiw. dnia 29 bm.	z pasażerami, drobnicą i pocztą z Kalmar i Kalskrony
s/s Eriksberg	oczekiw. dnia 29 bm.	po ładunek węgla do Irlandji
s/s Welf Heinrich	oczekiw. dnia 30 bm.	po ładunek węgla do Szwecji
s/s Maria Ferdinand	oczekiw. dnia 1 lipca	po ładunek węgla do Szwecji
s/s Hispania	oczekiw. dnia 7 lipca	z ładunkiem owoców południowych i drobnicy z Sycylji
s/s Jaederen	oczekiw. dnia 8 lipca	z ładunkiem drobnicy ze Stavanger i Bergen
m/s Stureholm	oczekiw. dnia 19 lipca	z ładunkiem bawełny z Portów Gulfu
s/s Catalonia	oczekiw. dnia 21 lipca	z ładunkiem owoców południ. i drobnicy z Sycylji
m/s Trolleholm	oczekiw. dnia 31 lipca	z ładunkiem bawełny z Portów Gulfu.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports — Danzig Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska“ S. A.

Daty odjazdów — Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Tallinn	Kotka	Helsingfors
Śląsk	27. 6.	1. 7.	5. 7.	7. 7.	8. 7.
Poseidon	4. 7.	8. 7.	12. 7.	—	15. 7.
Cieszyn	11. 7.	15. 7.	19. 7.	21. 7.	22. 7.
Poseidon	18. 7.	22. 7.	26. 7.	—	29. 7.

Do Tallinna — Rygi (Tallinn — Riga)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiber — z Gdyni 26. VI.
s/s Skjold — z Gdyni 10. VII.
s/s Seine — z Gdyni 31. VII.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 28. VI.
s/s Broholm — z Gdyni 30. VI.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 5. VII.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 12. VII.
s/s Egholm — z Gdyni 17. VII.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 19. VII.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 26. VII.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Nixe — z Gdyni 26. VI.
s/s Uranus — z Gdyni 3. VII.
s/s Nixe — z Gdyni 10. VII.
s/s Uranus — z Gdyni 17. VII.
s/s Nixe — z Gdyni 24. VII.
s/s Uranus — z Gdyni 31. VII.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg — z Gdyni ca 20. VII.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Cieszyn — z Gdyni 27. VI. — z Gdańska 30. VI.
s/s Tczew — z Gdyni 4. VII. — z Gdańska 7. VII.
s/s Śląsk — z Gdyni 11. VII. — z Gdańska 14. VII.
s/s Tczew — z Gdyni 18. VII. — z Gdańska 21. VII.
s/s Cieszyn — z Gdyni 25. VII. — z Gdańska 28. VII.
s/s Tczew — z Gdyni 1. VIII. — z Gdańska 4. VIII.

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Condor — z Gdyni 22. VI. — z Gdańska 24. VI.
s/s Elin — z Gdyni 26. VI. — z Gdańska 28. VI.
s/s Phaedra — z Gdyni 29. VI. — z Gdańska 1. VII.
s/s Ibis — z Gdyni 3. VII. — z Gdańska 5. VII.
s/s Hector — z Gdyni 6. VII. — z Gdańska 8. VII.
s/s Fortuna — z Gdyni 10. VII. — z Gdańska 12. VII.
s/s Condor — z Gdyni 13. VII. — z Gdańska 15. VII.
s/s Elin — z Gdyni 17. VII. — z Gdańska 19. VII.

Do Amsterdamu (Amsterdam)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Hebe — z Gdyni 26. VI.
s/s Amazone — z Gdyni 3. VII.
s/s Orpheus — z Gdyni 10. VII.
s/s Ajax — z Gdyni 17. VII.
s/s Theseus — z Gdyni 24. VI.
s/s Nereus — z Gdyni 31. VII.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Cieszyn — z Gdyni 27. VI. — z Gdańska 30. VI
s/s Śląsk — z Gdyni 11. VII. — z Gdańska 14. VII.
s/s Cieszyn — z Gdyni 25. VII. — z Gdańska 28. VII.
s/s Śląsk — z Gdyni 8. VII. — z Gdańska 11. VII.

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Condor — z Gdyni 22. VI. — z Gdańska 24. VI.
s/s Ibis — z Gdyni 3. VII. — z Gdańska 5. VII.
s/s Condor — z Gdyni 13. VII. — z Gdańska 15. VII.
s/s Ibis — z Gdyni 24. VII. — z Gdańska 26. VII.

Do Antwerpji — Gandawy — Brukseli — Ostendy
Antwerp — Ghent — Bruxelles — Ostend

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ellavore — z Gdyni 23. VI.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Brake —z Gdyni 27. VI. — z Gdańska 1. VII.
s/s Sylt — z Gdyni 4. VII. — z Gdańska 8. VII.
s/s Bernhard — z Gdyni 11. VII. — z Gdańska 15. VII.
s/s Samland — z Gdyni 18. VII. — z Gdańska 22. VII.
s/s Erna — z Gdyni 25. VII. — z Gdańska 29. VII.

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Little Evy — z Gdyni 27. VI.
s/s Little Evy — z Gdyni 6. VII.
s/s Little Evy — z Gdyni 15. VII.

Do Bremy (Bremen)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Nixe — z Gdyni 26. VI.
s/s Uranus — z Gdyni 3. VII.
s/s Nixe — zGdyni 10. VII.
s/s Uranus — z Gdyni 17. VII.

Do Leith — Grangenmouth.

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Minorca — z Gdyni 24. VI.
s/s Hague — z Gdyni 1. VII.
s/s Majorca — z Gdyni 8. VII.
s/s Helder — z Gdyni 15. VII.
s/s Minorca — z Gdyni 22. VII.
s/s Majorca — z Gdyni 29. VII.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Premjer lub substyt. — z Gdańska 5. VII. — z Gdyni 6. VII.
s/s Premjer lub substyt. — z Gdańska 19. VII. — z Gdyni 20. VII.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia lub substyt. — z Gdańska 28. VI. — z Gdyni 29. VI.
s/s Baltonia lub substyt. — z Gdańska 11. VII. — z Gdyni 12. VII.
s/s Baltonia lub substyt. — z Gdańska 25. VII. — z Gdyni 26. VII.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 28. VI. — z Gdyni 29. VI.
s/s Lublin — z Gdańska 5. VII. — z Gdyni 6. VII.
s/s Lwów — z Gdańska 12. VII. — z Gdyni 13. VII.
s/s Lublin — z Gdańska 19. VII. — z Gdyni 20. VII.
s/s Lwów — z Gdańska 26. VII. — z Gdyni 27. VII.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiber — z Gdyni 26. VI.
s/s Skjöld — z Gdyni 10. VII.
s/s Seine — z Gdyni 31. VII.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen — z Gdańska 7. VII. — z Gdyni 8. VII.
s/s Jaederen — z Gdańska 28. VII. — z Gdyni 29. VII.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 29. VI. z Gdańska 30. VI.
s/s Akerhus z Gdyni 17. VII. z Gdańska 18. VII.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 12. VII.

Do Karlskrony (Carlskrona) — Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 29. VI.
s/s Borgholm — z Gdyni 3. VII.

Do portów włoskich i sycylijskich (Italian and Sicilian Ports)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Karla — z Gdyni 22. VI.
s/s Nordsoen — z Gdyni 4. VII.
s/s Karla — z Gdyni 14. VII.

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Broholm — z Gdyni 30. VI.
s/s Egholm — z Gdyni 17. VII.
s/s Tula — z Gdyni 31. VII.

Do Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbony — Sevilli — Gibraltaru — Casablanca oraz innych hiszpańskich i marokańskich portów. (Pasajes — Bilbao — Oporto — Lisbon — Seville — Gibraltar — Casablanca — Spanish and Marocco Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Selen — z Gdańska 10—12. VII. — z Gdyni 10—12. VII.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria, Piraeus, Istanbul, Beyrouth, Jaffa)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Hemland — z Gdyni 26. VI. — z Gdańska 27. VI.
m/s Nordland — z Gdyni 1. VII. — z Gdańska 3. VII.
m/s Gotland — z Gdyni 10. VII. — z Gdańska 11. VII.
m/s Erland — z Gdyni 28. VII. — z Gdańska 29. VII.

Wyspy Kanaryjskie — Oran — Algier — Tunis
Canary Inslands — Oran — Alger — Tunis

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Karla — z Gdyni 22. VI.
s/s Nordsoen — z Gdyni 4. VII.
s/s Karla — z Gdyni 14. VII.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Cliffwood — z Gdyni 24. VI.
s/s Scanmail — z Gdyni 2. VII.
s/s Scanpenn — z Gdyni 12. VII.
s/s Scanyork — z Gdyni 31. VII.
s/s Cliffwood — z Gdyni 7. VIII.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax

Linja Gdynia — Ameryka (PAM)

s/s Pułaski — z Gdyni 14. VII.
s/s Pułaski — z Gdyni 14. VIII.

Do New Orleans — Galveston — Houston — Savannah

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Toledo — z Gdyni 17. VI.

Do Rio de Janeiro

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Navigator — z Gdyni ca 11. VII.

Do Santos — Buenos Aires

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bore VIII. — z Gdyni ca 12. VII.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.
Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

Nowy York (New York) — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York
Odjazdy z Nowego Yorku
s/s Scanpenn — 21. VI.
s/s Scanyork — 8. VII.

Due to arrive at Gdynia
Oczekiwane w Gdyni
s/s Scanmail — 22. VI.
s/s Sagaporack — 29. VI.
s/s Scanpenn — 5. VII.
s/s Scanyork — 21. VII.
s/s Cliffwood — 29. VII.
s/s Scanmail — 5. VIII.

Filadelfja (Philadelphia) — Gdynia

American Scantic Line

Due to arrive at Gdynia
Oczekiwane w Gdyni.

s/s Scanmail — 22. VI.
s/s Sagaporack — 29. VI.
s/s Scanyork — 21. VII.
s/s Cliffwood — 29. VII.
s/s Scanmail — 5. VIII.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)

Odjazdy z Nowego Yorku
Sailings from New York

s/s Pułaski — 28. VI.
s/s Pułaski — 29. VII.
s/s Kościuszko — 6. VII.
s/s Pułaski — 30. VIII.

Oczekiwane w Gdyni
Due to arrive at Gdynia

s/s Polonia — 1. VII.
s/s Pułaski — 10. VII.
s/s Kościuszko — 18. VII.
s/s Pułaski — 10. VIII.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska“ S. A.

Daty odjazdów — Sailings

s/s	Tallinn	Kotka	Helsingfors
Poseidon	28. 6.	30. 6.	1. 7.
Śląsk	5. 7.	7. 7.	8. 7.
Poseidon	12. 7.	—	15. 7.
Cieszyn	19. 7.	21. 7.	22. 7.
Poseidon	26. 7.	—	29. 7.

Hamburg — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Hamburga — s/s Brake 24. VI. — przyjazd do Gdyni 27. VI.
z Hamburga — s/s Sylt 1. VII. — przyjazd do Gdyni 4. VII.
z Hamburga — s/s Bernhard 8. VII. — przyjazd do Gdyni 11. VII.
z Hamburga — s/s Samland 15. VII. — przyjazd do Gdyni 18. VII.
z Hamburga — s/s Erna 22. VII. — przyjazd do Gdyni 25. VII.
z Hamburga — s/s Hinrich 29. VII. — przyjazd do Gdyni 1. VIII.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska“ S. A. — P. A. M.

z Rotterdamu — s/s Śląsk 24. VI.
z Rotterdamu — s/s Tczew 1. VII.
z Rotterdamu — s/s Cieszyn 8. VII.
z Rotterdamu — s/s Tczew 15. VII.
z Rotterdamu — s/s Śląsk 22. VII.
z Rotterdamu — s/s Tczew 29. VII.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Rotterdamu — s/s Elin 20. VI. — przyjazd do Gdyni 26. VI.
z Rotterdamu — s/s Phaedra 24. VI. — przyjazd do Gdyni 29. VI.
z Rotterdamu — s/s Ibis 29. VI. — przyjazd do Gdyni 3. VII.
z Rotterdamu — s/s Hector 1. VII. — przyjazd do Gdyni 6. VII.
z Rotterdamu — s/s Fortuna 4. VII. — przyjazd do Gdyni 10. VII.
z Rotterdamu — s/s Condor 8. VII. — przyjazd do Gdyni 13. VII.
z Rotterdamu — s/s Elin 11. VII. — przyjazd do Gdyni 17. VII.

Brema (Bremen) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Bremy — s/s Nixe 22. VI. — przyjazd do Gdyni 26. VI.
z Bremy — s/s Uranus 29. VI. — przyjazd do Gdyni 3. VII.
z Bremy — s/s Nixe 6. VII. — przyjazd do Gdyni 10. VII.
z Bremy — s/s Uranus 13. VII. — przyjazd do Gdyni 17. VII.
z Bremy — s/s Nixe 20. VII. — przyjazd do Gdyni 24. VII.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Antwerpji — s/s Cieszyn 5. VII.
z Antwerpji — s/s Śląsk 19. VII.
z Antwerpji — s/s Cieszyn 2. VIII.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Antwerpji — s/s Ibis 24. VI. — przyjazd do Gdyni 3. VII.
z Antwerpji — s/s Condor 6. VII. — przyjazd do Gdyni 13. VII.
z Antwerpji — s/s Ibis 15. VII. — przyjazd do Gdyni 24. VII.

Manchester — Liverpool — Swansea — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

	ładuje — loads at Manchester	ładuje — loads at Liverpool	ładuje — loads at Swansea
s/s Knud	15/16. VI.	17/24. VI.	26/27. VI.
s/s Olaf	22/23. VI.	25/1. VII.	3/4. VII.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A. (Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Londynu — s/s Premjer lub substyt. 29. VI. — przyjazd do Gdańska 2. VII.
z Londynu — s/s Premjer lub substyt. 13 VII. — przyjazd do Gdańska 16. VII.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A. (Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Hull — s/s Lwów — 22. VI. — przyjazd do Gdańska 25. VI.
z Hull — s/s Lublin 29. VI. — przyjazd do Gdańska 1. VII.
z Hull — s/s Lwów — 6. VII. — przyjazd do Gdańska 9. VII.

Zachodnia Norwegja (West Norway) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Trondheim	Bergen	Haugesund	Gdynia
s/s Jaederen	27. 6.	29. 6.	30. 6.	30. 6.
s/s Jaederen	18. 7.	20. 7.	21. 7.	21. 7.

Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkierka — Gdańsk — Gdynia
Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkirk — Danzig — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

z — from Bordeaux—La Pallice	z — from Havre — Dunkirk
s/s Skjöld — około (about) 21—22. VI.	s/s Skjöld — około (about) 26—28. VI.
s/s Seine — około (about) 5—6. VII.	s/s Seine — około (about) 10—12. VII.
s/s Tiber — około (about) 24—25. VII.	s/s Tiber — około (about) 29—31. VII

Portugalja (Portugal) — Kopenhaga (Copenhagen) — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

	from Lisbon about	from Oporto about	at Gdynia about
s/s Broholm	21. 6.	22. 6.	30. 6.
s/s Egholm	5. 7.	6. 7.	14. 7.

Sycylja — Gdynia — Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Marsylja	Genua	Livorno	Neapol	Catania	Messina	Palermo	Gdynia
s/s Hispania	—	—	—	—	17. 6.	17. 6.	19. 6.	7. 7.
s/s Catalonia	—	24. 6.	—	—	20. 6.	1. 7.	3. 7.	21. 7.
s/s Iberia	15. 7.	7. 7.	8. 7.	—	—	—	—	—
s/s Canadia	—	7. 7.	—	10. 7.	14. 7.	15. 7.	17. 7.	3. 8.

Hiszpanja — Gdynia — Gdańsk
(Spain — Gdynia—Danzig)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Tarragona	Gandia	Valencia	Alicante	Cartagena	Malaga
s/s Scandinavia	26. 6.	—	27. 6.	28. 6.	29. 6.	30. 6.
s/s Iberia	14. 7.	—	15. 7.	17. 7.	18. 7.	19. 7

Porty lewantyńskie (Levant) — Gdynia

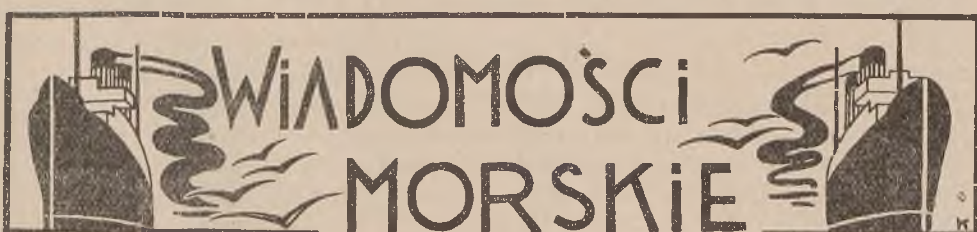
Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Derindje	Bułgarja	Istanbul	Izmir	Pireus	Aleksandrja
s/s Erland	25. 6.	—	17. 6.	23. 6.	—	30 6.
s/s Vikingland	6. 7.	—	—	—	—	15. 7.
s/s Gotland	11. 8.	13. 8.	14. 8.	20. 8.	17. 8.	23. 8.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdynia/Gdańsk
m/s Tortugas	18. 7.	25. 7.	31. 7.	28. 8
m/s Vasaholm	5. 8.	15. 8.	21. 8.	18. 9.
m/s Toledo	19. 8.	31. 8.	—	30. 9.



RUCH OKRĘTOWY I TOWAROWY W PORCIE SZCZECIŃSKIM W MIESIĄCU MAJU 1933.

Ruch okrętowy w porcie szczecińskim przedstawiał się w maju br., w porównaniu z kwietniem br. oraz z majem lat 1932 i 1930, jak następuje:

	Przybyło		Odeszło	
	Ilość okręt.	Poj. w m³ Nr.	Ilość okręt.	Poj. w m³ Nr.
maj 1933	407	603.425	416	624.437
kwiecień 1933	341	456.294	366	488.578
maj 1932	298	372.910	282	381.052
maj 1930	502	655.157	519	718.735

Jakkolwiek skonstatować należy w pierwszych 5-ciu miesiącach ożywienie ruchu okrętowego w stosunku do analogicznego okresu r. 1932, to jednakże cyfry z r. 1930 nie zostały jeszcze osiągnięte.

Ruch okrętowy na wejściu i wyjściu przedstawiał się w maju według przynależności bandery państwowej, jak następuje:

Bandera	Przybyło ilość okręt.	pojemność w m³ NR.
niemiecka	300	395.817
amerykańska	5	45.192
angielska	5	25.015
duńska	35	41.102
fińska	4	14.504
gdańska	1	20.106
holenderska	17	12.369
norweska	8	12.491
panamska	1	8.691
rosyjska	4	13.228
szwedzka	27	14.908
ogółem	407	603.423

Ogólny obrót towarowy w maju i kwietniu br. oraz w maju lat 1932 i 1930 charakteryzują poniższe cyfry:

	maj 1933	kwiecień 1933	maj	kwiecień
	w tonach			
przywóz	339.000	247.000	171.000	335.000
wywóz	111.000	109.000	69.000	156.000
ogółem	450.000	356.000	240.000	491.000

Cechujące pierwsze 4 miesiące br. ożywienie charakteryzowało również miesiąc sprawozdawczy, w którym obroty przekroczyły wyniki pracy w kwietniu br. o 94.000 t. i zbliżyły się do obrotów z maja r. 1930.

Od początku roku przewieziono i wywieziono, w porównaniu z analogicznym okresem lat 1932 i 1930, następujące ilości towarów:

	5 mies. 1933	5 mies. 1932	5 mies. 1930
	w tonach		
przywóz	1.030.000	598.000	1.080.000
wywóz	468.000	330.000	805.000
ogółem	1.498.000	928.000	1.885.000

Przywóz i wywóz ważniejszych towarów przedstawiał się w maju 1933, w porównaniu z kwietniem br. oraz majem lat 1932 i 1930, jak następuje (dane tymczasowe):

przywóz	maj 1933	kwiecień 1933	maj 1932	maj 1930
	w tonnach			
węgiel i koks	134.000	93.000	67.000	30.000
drzewo	55.000	—	20.000	32.000
ruda	29.000	24.000	12.000	166.000
ziarno Soja	21.000	30.000	11.000	—
fosfaty	11.000	16.000	11.000	15.000
śledzie	1.000	1.000	—	—
żelazo	—	—	—	9.000
złom	—	—	—	5.000
wywóz				
zboże	28.000	25.000	5.000	28.000
węgiel	8.000	6.000	5.000	2.000
drzewo	4.000	—	—	—
papier	3.000	4.000	2.000	3.000
nawozy	3.000	—	—	—
cukier	—	—	1.000	31.000
cement	—	—	—	2.000

Od początku roku przywieziono według tymczasowych danych poniżej wyszczególnione ilości ważniejszych towarów:

przywóz	5 mies. 1933	5 mies. 1932	5 mies. 1930
węgiel i koks	392.000	171.000	213.000
ziarno Soja	105.000	78.000	51.000
ruda	84.000	53.000	343.000
drzewo	55.000	20.000	33.000
fosfaty	52.000	42.000	51.000
śledzie	5.000	7.000	12.000
złom	—	—	20.000
wywóz			
zboże	115.000	27.000	296.000
węgiel, koks i brykiety	24.000	26.000	6.000
papier	14.000	14.000	14.000
cukier	—	9.000	93.000

RUCH PORTOWY W KRÓLEWCU W MAJU 1933 R.

Ruch portowy w Królewcu wykazuje w miesiącu maju lekki spadek. Zasługuje przytem na uwagę zwiększenie się ilości statków pod banderą niemiecką oraz zmniejszenie się małych żaglowców motorowych, które dotąd były ładowane soją śrutowaną z Danji. W związku z ożywionym importem papierówki z Rosji Sow. i państw bałtyckich zwiększyła się ilość statków niemieckich o dużej pojemności.

Weszło w maju 1933 r. 180 statków o pojemności 221.241 m^3 netto (w tem 72 żaglowce i 3 statki tankowe), w maju 1932 r. — 137 statków o pojemności 153.382 m^3, w kwietniu 1933 r. — 196 statków o pojemności 195.910 m^3.

Kolejność bander była następująca: Niemcy 158 (91 statków, 64 żaglowce i 2 statki tankowe), Holandja 7, Danja, 4, Łotwa 3. Anglja 2. Francja 2. Estonja 2, Norwegja 1, Szwecja 1.

Wśród towarów przywiezionych stoją na pierwszem miejscu materjały opałowe, papierówka, miał siarkowy, cement, oleje mineralne, soja śrutowana, zboże, tomasyna. Podczas gdy przywóz węgla i soji śrutowanej w stosunku do kwietnia zmniejszył się o okrągłe 10.000 względnie 4.000 ton, to przywóz miału siarkowego i zwłaszcza papierówki wykazał znaczny wzrost.

Import poszczególnych towarów przedstawiał się następująco:

Węgiel kamienny 32.000 ton w tem 4.000 ton z Anglji, brykiety 1.000 ton, koks 500 ton, oleje mineralne 4.300 ton, tomasyna 3.400 ton, cement 5.200 ton, miał siarkowy 12.000 ton, papierówka 16.000 sążni (z Rosji i państw bałtyckich), soja śrutowana 3.500 ton, zboża (owies i jęczmień) 3.400 ton.

Wywóz. Nieco ożywiony był wywóz drzewa tartego przeważnie do Fryzji wschodniej i Szlezwigu. Ze zbożem wyszło 16 statków (oprócz regularnych), 1 parowiec (Anglja) i 15 żaglowców motorowych (Ostfriedland, Szlezwig, Holsztein i Danja). 8 statków było załadowanych wyłącznie celulozą, pozatem było kilka ładunków z szynami, paszą i krupami.

Z przybyłych 180 statków — 14 nie miało dla Królewca żadnego ładunku, 63 statki odpłynęły z Królewca bez ładunku.

STAN SZWEDZKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

W końcu 1932 roku, według danych norweskiego biura Veritas (Norwegian Veritas) szwedzka flota handlowa składała się z 1.403 statków o pojemności 1.670.079 ton brutto. W ubiegłym roku flota zmniejszyła się o 35 jednostek o pojemności 42.255 ton, w tem przypada na parowce 24 jednostki o pojemności 32.418 ton, na motorowce 8 jednostek o pojemności 7.433 ton, na żaglowce zaś 3 jednostki o pojemności 2.404 ton.

W roku sprawozdawczym zbudowano w Szwecji na zamówienie armatorów szwedzkich 6 statków o pojemności 11.280 ton, w tem były 3 motorowce i 3 parowce. W 1931 roku zbudowano 13 statków o pojemności 43.148 ton. Na rachunek armatorów zagranicznych zbudowano w 1932 roku w stoczniach szwedzkich 4 statki — tankowe o pojemności 27.500 ton brutto.

W styczniu br. było w budowie na stoczniach szwedzkich 11 statków o pojemności 58.620 ton brutto. W 1932 roku nie zbudowano żadnego statku w stoczniach zagranicznych na zamówienie armatorów szwedzkich.

W czasie od 1927—32 roku budowano w stoczniach zagranicznych na rachunek armatorów szwedzkich przeciętnie 5 statków o pojemności 20.000 ton brutto.

W kwietniu br. było w budowie w stoczniach szwedzkich 82.332 ton statków. W ten sposób zajmuje Szwecja III-cie miejsce wśród państw budujących statki, II-gie miejsce pod względem rozmiarów rozpoczętych budowli statków oraz I-sze miejsce pod względem konstrukcji statków motorowych i tankowych.

STAN DUŃSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Według danych „Det Norske Veritas" (Norweski Veritas) w 1932 roku przybyły duńskiej flocie 23 statki o pojemności 43.204 ton brutto, ubyło zaś 26 statków o pojemności 46.502 ton. Flota duńska zwiększyła się zatem o 3 statki o pojemności 3.298 ton. Ubyło razem 5 parowców o pojemności 18.017 ton, przybyły zaś 4 statki motorowe o pojemności 13.157 ton, ubyły ponadto 2 żaglowce o pojemności 438 ton.

Pod koniec 1932 roku flota handlowa Danji składała się z 751 statków o pojemności 1.176.034 ton brutto.

W 1932 roku zbudowano w stoczniach duńskich na zamówienia armatorów duńskich 11 statków o pojemności 15.096 ton, podczas gdy w 1931 roku zbudowano 22 statki o pojemności 61.973 ton. W tem były 3 parowce o pojemności 900 ton i 8 motorowców o pojemności 14 196 t.

Na zamówienia obcych armatorów zbudowano w tym roku 6 parowców o pojemności 6.800 ton oraz 1 statek tankowy o pojemności 10.150 ton.

W styczniu br. w budowie w stoczniach duńskich było 10 statków o pojemności 21.240 ton.

W 1932 roku nie zbudowano żadnego statku duńskiego w stoczniach obcych.

STAN NORWESKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Według danych „Det Norske Veritas“ flota norweska składała się w 1932 roku z 1.988 statków o pojemności 4.080.894 ton. Obecnie flota norweska jest o 1.590.000 ton większa niż była w 1914 roku. Należy jednak zaznaczyć, że w ciągu ostatnich lat po wojnie armatorzy norwescy zamienili około 600.000 ton żaglowców na statki motorowe względnie parowce.

Obecnie przeciętny tonaż statków norweskich wynosi 2.230 ton, podczas gdy przed wojną wynosił 1.200 ton. W 1914 roku statki o pojemności 1.000 — 1.500 ton stanowiły 26,2% floty norweskiej, obecnie statki te stanowią zaledwie 7,3%. Statki o tonażu 1.500 — 4.000 ton stanowiły 37,7%, obecnie zaś 23,7%, statki od 4.000 — 6.000 stanowiły 14,5%, obecnie zaś 26,4%. W końcu statki o pojemności powyżej 6.000 ton stanowiły w 1914 roku zaledwie 3,3% całej floty norweskiej, obecnie stanowią one 36,2%. W 1932 roku zbudowano dla armatorów norweskich 15 statków o pojemności 19.000 ton, w tem były 2 statki tankowe, każdy o pojemności 6.400 ton brutto. W stoczniach norweskich zbudowano jedynie 5 statków o pojemności 7.700 ton brutto. W tym samym czasie było w budowie w stoczniach norweskich 7 statków o pojemności 9.600 ton.

INAUGURACJA NAJWIĘKSZEGO W ŚWIECIE DOKU SUCHEGO.

Dnia 25 lipca br. nastąpi uroczyste otwarcie w Southampton nowego doku suchego. Dok ten, który jest największy w świecie zbudowano kosztem 13.000.000 funtów szterlingów. Nowy dok będzie mógł przyjmować statki o pojemności do 100.000 ton. Dok ma zbiorniki na 260.000 ton wody, którą będzie można wypompować w przeciągu czterech godzin. Dok waży około 750.000 ton.

UNIERUCHOMIONY TONAŻ W HAMBURGU.

Z początkiem czerwca br. było unieruchomionych w porcie hamburskim 125 statków, podczas gdy w maju br. było 147 statków unieruchomionych. Ogółem było w czerwcu unieruchomionych 515.147 ton reg., podczas gdy w maju 506.976 ton reg. Z tych cyfr wynika, że raczej mniejsze statki znajdują zatrudnienie, podczas gdy większe w dalszym ciągu unieruchamia się.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

WIADOMOŚCI Z RYNKU BEKONOWEGO.

Ostatnie notowania bekonów na Giełdzie Londyńskiej w dniu 16. bm. nie wykazały większych zmian w porównaniu z notowaniami z tygodnia poprzedniego.

Jedynie bekon holenderski zniżkował o 2 sh.

Notowano w sh. za 1 cwt.:

bekon	duński	62—72
„	szwedzki	58—68
„	holenderski	56—66
„	polski	54—62
„	irlandzki	80—90
„	litewski	54—64

Polskie bekony w Hull notowano 54—56; w Liverpool 56—63. Dowozy do Londynu w tygodniu sprawozdawczym wyniosły ogółem 48.389 cwt., z czego na Danję przypada 23.802, na Szwecję 505, na Holandję 5.169, na Litwę 5.877. Większe dowozy w tygodniu ubiegłym zanotowano z Danji i Litwy. Ogólna tendencja na rynku angielskim w tygodniu sprawozdawczym, słaba, przy małem zapotrzebowaniu.

Całkowite dostawy do Londynu w miesiącu maju br. wyniosły 828.605 cwt, wobec 795.103 cwt. w tym samym czasie roku ub. oraz 965.504 cwt. w roku 1931.

Popyt na bekon duński umiarkowany. Polskie bekony w Hull i Liverpool doznały ogromnego spadku, a mianowicie o 6—9 sh.

NOWE ZAKAZY PRZYWOZU.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni podaje do wiadomości, że w Dz. U. R. P. Nr. 42 z dnia 10 czerwca br. ukazało się rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 8 czerwca br. o uzupełnieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 11 marca 1933 r. w sprawie zakazu przywozu niektórych towarów. Rozporządzeniem tem zakazane zostały do przywozu następujące towary:

Poz. tar. celn.	Nazwa towaru
z 51 p. 1	Tłuszcze zwierzęce surowe, topione itd. (cały punkt)
z 51 p. 2	Wszelkie tłuszcze zestalone (cały punkt)
z 51 p. 9	Łój obojętny, również o zawartości 1% i mniej wolnych kwasów tłuszczowych itd. (cały punkt)
z 57 p. 2	Obuwie płócienne, filcowe i z różnych materjałów oprócz osobno wymienionych.
z 62 z p. 5 lit. c.	Nasiona rzepaku, rzepiku i maku.
z 62 z p. 5. lit. j.	Nasiona rycynowe, ziarnka palmowe i inne niewymienione nasiona oleiste (cały podpunkt)
z 62 z p. 5. lit. K. l. i uwaga	Nasiona sezamowe łuszczone, również podprażone
z 77 z p. 6 lit. c.	Balony do fabrykacji żarówek
z 112 z p. 3 ź lit. a.	Chlor ciekły
z 112 p. 5	Azotyn sodu
z 112 z p. 17. z lit. h.	Chlorobenzol i dwuchlorobenzol
z 112 z p. 20 z lit. a.	Kwas octowo-salicylowy (aspiryna) i salicylan fenylowy
z 112 p. 25	Przetwory chemiczne i chemiczno-farmaceutyczne osobno niewymienione (cały punkt)
z 117 p. 3	Olej słonecznikowy
z 117 p. 4	Oleje: rzepakowy, lniany, konopny, makowy
z 124 p. 2	Ekstrakt quebrachowy (cały punkt)
z 181 z p. 1. lit. a. b. oraz uwagi do lit. a i b punktu 1-go	Wełna nieprana i prana.

Równocześnie skreśla się z wymienionego załącznika co następuje:

z poz. 57 z p. 2 Obuwie z tkanin i filcu z podeszwami nieskórzanemi.

Rozporządzenie powyższe weszło w życie drugiego dnia po ogłoszeniu i nie dotyczy towarów: a) zalegających w dniu wejścia w życie rozporządzenia niniejszego w celnych składach urzędowych, kolejowych i pocztowych oraz w składach nieurzędowych, pozostających pod zamknięciem celnem; b) nadanych do bezpośredniego przywozu do polskiego obszaru celnego najpóźniej w dniu wejścia w życie rozporządzenia niniejszego, o ile towary te będą zgłoszone do odprawy celnej w ciągu dni 30 od wejścia w życie rozporządzenia niniejszego i o ile należności celne od tych towarów będą uiszczone w ciągu dni 14 po dniu ustalenia przez urząd celny wyniku rewizji celnej, c) objętych ustawą z dnia 24 maja 1922 r. w przedmiocie ratyfikacji konwencji niemiecko-polskiej, dotyczącej Górnego Śląska: d) objętych umowami o małym ruchu granicznym; e) objętych przepisami o obrocie warunkowym, uszlachetniającym i reparacyjnym: f) objętych zwolnieniami od cła na mocy rozporządzenia o taryfie celnej i zwolnieniami od cła, względnie cłami ulgowemi na mocy rozporządzenia o ulgach celnych.

Podania o przywóz odnośnych towarów należy składać na przepisowych formularzach, które są do nabycia w tutejszej Izbie Przemysłowo-Handlowej względnie w Przedstawicielstwach Izby w Grudziądzu i w Toruniu.

W SPRAWIE ZBYWANIA ZAŚWIADCZEŃ WYWOZOWYCH.

Celem ułatwienia zbywania zaświadczeń wywozowych na towary objęte obrotem kompensacyjnym oraz nabywania tychże przez zainteresowanych importerów na możliwie korzystnych warunkach, Izba Przemysłowo-Handlowa podaje do wiadomości, że począwszy od dnia dzisiejszego, Biuro Kompensacyjne tut. Izby będzie pośredniczyło w powyższych tranzakcjach.

Izba prosi o oferowanie zaświadczeń wywozowych ze strony zbywców tychże oraz o zgłaszanie zapotrzebowania na powyższe zaświadczenia przez nabywców.

W SPRAWIE ŚWIADECTW POCHODZENIA.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni komunikuje, iż przy wywozie towarów do Persji nie są wymagane świadectwa pochodzenia, o ile towar nie jest transportowany przez Rosję Sowiecką. W tym zaś ostatnim wypadku świadectwo pochodzenia przy imporcie do Persji jest konieczne.

W SPRAWIE ZEZWOLEŃ NA POBÓR SOLI NIESKAŻONEJ DO SOLENIA ŚLEDZI, RYB I KRABÓW MORSKICH.

Doszło do wiadomości Min. Skarbu, że niektóre urzędy skarbowe akcyz i monopoli państwowych mylnie interpretując przepis § 36 ust. 1 lit. d) rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 19 lipca 1932 r. o obro-

cie solą (Dz. U. R. P. Nr. 65, poz. 609) wydają fabrykom przemysłu rybnego zezwolenia na nabycie roli nieskażonej po cenie soli przemysłowej do solenia wędzonych śledzi, przyrządzania marynat i konserw rybnych.

Wobec tego Min. Skarbu wyjaśnia, że powyższe zezwolenia mogą być wydawane zainteresowanym przedsiębiorstwom, używającym soli wyłącznie do solenia **świeżych** śledzi, ryb i krabów morskich, a więc w celu utrwalenia tychże. Natomiast w przypadkach dalszego przyrządzania utrwalonych już ryb, gdy artykułom tym nadaje się pewien smak (np. przy wędzeniu lub fabrykacji marynat i konserw), odnośne przedsiębiorstwa mogą używać do solenia tych artykułów wyłącznie sól jadalną po cenach normalnych.

W SPRAWIE ŚWIADECTW POCHODZENIA DLA ANGLJI.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu wyjaśnia, że Rząd Angielski wprowadził tę inowację odnośnie do towarów, przy których imporcie do Anglji wymagane są świadectwa pochodzenia, stwierdzające, iż towar nie został wyprodukowany w Rosji, że prawo wystawiania takich świadectw przyznane zostało wszystkim konsulatom brytyjskim na terenie Polski (nie zaś tylko w Warszawie, Katowicach i Gdańsku). Ministerstwo przypomina, że chodzi tutaj o artykuły następujące: masło, pszenica w ziarnie, jęczmień w ziarnie, owies w ziarnie, drób i dziczyzna, bawełna surowa, oleje naftowe, drzewo tarte, heblowane lub obrabiane (włączając w to kopalniaki i inne drzewo kopalniane, klepki i podkłady kolejowe), wyroby drzewne (dykty i wyroby drzewne budowlane, także ramy okienne, drzwi, bramy i t. d. i części powyższych).

W SPRAWIE KONTYNGENTÓW IMPORTOWYCH W TURCJI.

W dniu 23 maja br. wydał rząd turecki dekret Nr. 14431, uzupełniający wydane uprzednio rozporządzenia w sprawie kontyngentowania importu towarów zagranicznych do Turcji. Nowo wydany dekret nie wprowadza większych zmian w dotychczasowym systemie kontyngentowym, jednak przejawia pewne tendencje złagodzenia obostrzeń importowych, przyczem jak informuje Konsulat Generalny R. P. w Stambule, istnieją pogłoski o zamierzonem zaniechaniu na jesieni rb. systemu kontyngentów importowych w formie obecnie stosowanej.

Według paragrafu 17, omawiającego podział kontyngentów specjalnych, przyznanych pomiędzy poszczególne kraje w okresie: lipiec, sierpień, wrzesień br. Polska otrzymała przydział kontyngentów specjalnych na następujące artykuły:

tkaniny wełniane (poz. 106 b) — 100 kg (zamiast 230 kg w poprzednim trzymiesięcznym okresie).

tkaniny bawełniane (poz. 381 c) — 110 kg. (zamiast 200 kg w poprzednim okresie).

rury żelazne i stalowe (poz. 529 b) — 20.570 kg (zamiast 11.290 kg w poprzednim okresie).

naczynia metalowe (poz. 552 b) — 510 kg (zamiast 1.170 kg w poprzednim okresie).

Natomiast w rubryce butelek i flakonów (poz. 494 A. 1), w której Polska figurowała w poprzednim okresie w ilości 620 kg, obecnie import z Polski nie został zamieszczony.

Naogół kontyngenty importowe przyznane Polsce w liście „M.“ na lipiec, sierpień i wrzesień rb., są — zarówno jak i w poprzednim okresie, niewystarczające. Import towarów polskich do Turcji może nadal odbywać się jedynie na podstawie t. zw. „takarów“ t. j. wykupywania przez importerów świadectw eksportu towarów tureckich, co podnosi koszta importu o c. 10—15%.

W SPRAWIE OGRANICZEŃ DEWIZOWYCH W MEKSYKU.

Według informacyj Poselstwa R. P. w Meksyku w dniu 3 maja rb. wydane zostały 3 dekrety Prezydenta Meksyku w sprawie obrotu dewizami zagranicznemi przez banki prywatne, nadające Bankowi Meksyku stanowisko monopolowe w zakresie tego obrotu. Powyższe dekrety dadzą się streścić w sposób następujący:

1) Bank Meksyku otrzymuje uprawnienia kontrolowania każdego czasu zapasów dewiz zagranicznych w bankach prywatnych i zakupu, po kursie dnia, nadwyżek, posiadanych przez te banki, przekraczających ich zobowiązania w tychże walutach.

2) Banki winny utrzymywać w walucie państwowej lub w inwestycjach na nią opiewających oraz w złocie, cały swój kapitał z wyjątkiem zapasów kasowych i depozytów w Banku Meksyku lub innych krajowych instytucjach kredytowych, z wyjątkiem 20%, które mogą być utrzymywane w dewizach zagranicznych lub dokumentach na nie opiewających.

3) Zakazuje się bankom udzielania pożyczek, które mogłyby być zużyte na spekulację walutową.

4) Ogranicza się inwestycje w walorach i walutach zagranicznych.

Równocześnie Bank Meksyku zniżył stopę redyskonta na 4—5%, jednakże tylko dla dokumentów, mających za podkład operację eskontową po stopie nie wyższej niż 7—9%.

Powyższe dekrety zostały podyktowane spadkiem dolara i koniecznością obrony własnej waluty przed nadmierną spekulacją w związku z tym spadkiem i stanowią pierwsze zarządzenia, ograniczające wolny obrót dewizami. Przedewszystkiem są jednakże skierowane przeciw bankom prywatnym, którym się odbiera b. poważną gałęź czynności i których możność udzielania pożyczek w walutach zagranicznych zostaje ograniczona do wysokości posiadanych przez nich depozytów w tychże walutach.

Oprócz zapewnienia prawie że monopolu i kontroli w obrocie dewizami zagranicznemi Bankowi Meksyku, nowe postanowienia przez wyeliminowanie banków, kapitału i kredytu bankowego od spekulacji walutowych, przy równoczesnej obniżce stopy procentowej, mają na celu zmuszenie banków do wzmożenia akcji kredytowej na cele produkcyjne w kraju, wychodząc z założenia, że przy stopie 7—9% wiele interesów, które nie mogły wytrzymać oprocentowania 12—14 od sta, będzie opłacalnymi.

Dotychczas nie zostało wyjaśnione, w jaki sposób Bank Meksyku stosować będzie kontrolę dewizową wobec importu zagranicznego. Istnieje prawdopodobieństwo, że narazie jednak żadne ograniczenia nie będą miały miejsca.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

Bliższe szczegóły, jak również adresy odnośnych firm poda Izba na żądanie stron zainteresowanych. Osobom nie posiadającym przedsiębiorstwa handlowego lub przemysłowego udziela się informacyj po nadesłaniu 1 zł. na koszta pocztowe.

247. Pewna hurtownia drogeryjna w Rumunji pragnie wejść w kontakt handlowy z wytwórniami i hurtowniami artykułów drogeryjnych, farmaceutycznych, gumowych, sanitarnych, kosmetycznych itp.

248. Izba posiada adres przedsiębiorstwa ekspedycyjnego w Rio de Janeiro, które załatwia wszelkie formalności, połączone z ocleniem i przewozem towarów.

249. Firma palestyńska (Tel Aviv) poszukuje dostawców wyrobów instalacyjno-sanitarnych. Firma posiada przedstawicielstwa nietylko w Palestynie, lecz również w Syrji i Egipcie.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

Emiljan Bürgel.

ZMIANY TARYFY TOWAROWEJ POLSKICH KOLEI ŻELAZNYCH.

Z mocą obowiązującą od 15 maja i 1 czerwca 1933 r. wprowadziło Ministerstwo Komunikacji wiele zmian w obowiązujących taryfach towarowych, z których zasługują na szczególniejszą uwagę następujące:

Zniesiono postanowienie, według którego przy wagonach zbiorowych w razie stwierdzenia niezgodności pomiędzy oznaczoną nazwą towaru, a rzeczywistą zawartością przesyłki, nie miało być stosowane obliczenie przewoźnego za różnie taryfowane towary, znajdujące się w przesyłce zbiorowej, odpowiednio do taryfikacji każdego towaru, a następowało obliczenie za wagę całego ładunku według znajdującego się w nim towaru najdrożej taryfowanego. Postanowienie to miało chronić kolej przed fałszywemi deklaracjami, rozmyślnie stosowanemi dla uzyskania tańszego obliczenia przewoźnego przez nieuczciwych spedytorów. Postanowienie § 7 Regulaminu Przewozowego Kolei Polskich ustanawia, że w podobnych wypadkach ma być pobierana dopłata w podwójnej wysokości różnicy przewoźnego, o jaką kolej miała być ukróconą, podczas gdy omawiane postanowienie ustanawiało dotkliwszą dopłatę. Ponieważ według § 9 p. 2. R. P. T. warunki zawarte w taryfach obowiązują tylko o tyle, o ile nie są sprzeczne z Regulaminem, sfery zainteresowane już od dawna występowały przeciw temu niedopuszczalnemu według postanowień regulaminowych utrudnieniu taryfowemu, skutkiem czego postanowienie to musiało być usunięte. Wobec tego tembardziej musi być uważanem za obowiązek każdego uczciwego ekspedytora przestrzeganie zgodnego

ze stanem rzeczywistym deklarowania zawartości wagonów zbiorowych, gdyż inaczej Zarząd kolejowy przy powtarzaniu się wypadków fałszywej deklaracji mógłby cofnąć udogodnienia taryfowe, umożliwianie formowanie wagonów zbiorowych, które dla korzystającego z tych udogodnień umiejętnie ekspedytora, stanowią największe źródło godziwego zysku.

W przepisach o przewozie towarów w wagonach — lodowniach, dostarczanych przez kolej. przedłużono termin wolny od postojowego, wynoszący dla wszystkich towarów, załadowywanych do wagonów — lodowni 5 wzgl. 7 godzin, dla przesyłek bekonów na 15 do 17 godzin.

W klasyfikacji towarów zamieszczono obok dotychczasowej klasyfikacji mchu odrębną klasyfikację mchu islandzkiego. Artykuł ten importowany jest w nieznacznej ilości około 1 tony rocznie z Finlandji do Polski, a w takichże ilościach do Rumunji, Czechosłowacji, Węgier i Austrji, zasługuje jednak na uwagę z tego względu, że import ten nie odbywa się wprost z Finlandji, lecz za pośrednictwem portu szczecińskiego, gdzie handel mchem islandzkim, pochodzącym z Finlandji, na cały świat tworzy wcale poważną gałęź handlu, którym wzbogacają się tamtejsi pośrednicy kosztem eksporterów finlandzkich i odbiorców całego świata.

Na przedstawienia, poczynione ze strony zjednoczonych w Radzie Interesantów Portu w Gdyni organizacyj tutejszych w porozumieniu z tutejszą Izbą rozszerzyło nareszcie Ministerstwo Komunikacji ograniczony dotychczas na niektóre tylko towary eksportowane 72-godzinny termin wolny od postojowego na wszystkie towary, załadowywane wprost z wagonów na statki w portach morskich, z wyjątkiem węgla, który korzysta z 96-godzinnego terminu, oraz żywych zwierząt i towarów, przewożonych w wagonach—chłodniach, jakoteż zwłok. Termin wolny od postojowego na towary, wyładowywane ze statków do wagonów w portach morskich pozostał rozszerzony na 48 godzin tylko dla złomu, pirytów, fosforytów i tomasyny, z dodaniem jeszcze wywożonych szyn, jednak przekroczenia normalnego terminu 24-godzinnego, wywołane niespodzianem opóźnieniem się awizowanych statków, będą uwzględniane przez Zarząd kolejowy przy każdorazowem rozpatrywaniu reklamacyj zaliczonego z tego powodu postojowego.

Świeżo zamieszczono w taryfie przepisy o postępowaniu z przyjmowaniem przesyłek i ich wydawaniem w stacjach, nieobsadzonych personelem kolejowym, któryby wykonywał czynności ekspedycyjne.

Gdy dotychczas dzierżawcy kolejowych składowisk, magazynów, ramp ładunkowych, bocznic itp. opłacali za podstawianie wagonów pod dzierżawione objekty połowę taryfowych opłat, opłaty te w tych wypadkach wcale nie będą pobierane. W związku z tem uregulowane będzie też, na domagania Rady Interesantów Portu w Gdyni. zaliczanie tych opłat za podstawianie wagonów w portach morskich w ten sposób, że odpadnie zaliczanie opłat za podstawianie wagonów na nadbrzeża i pod magazyny nadbrzeżne, jako służące dla ogólnego użytku.

Dużo zmian nastąpiło na skutek ciągłych przedstawień sfer interesowanych, odnośnie do opłat, zaliczanych przez kolejowe Ajencje celne, zwłaszcza w ruchu tranzytowym. Obniżono komisowe za bawełnę do połowy dotychczasowej wysokości; a za żużle wywożone na 3 zł od wagonu bez względu na wagę. Ustanowiono wyższe opłaty za przesyłki odstępowane na zlecenie uprawnionego do dysponowania niemi przed zgłoszeniem do odprawy celnej. Zwolniono przesyłki tranzytowe od opłaty na pokrycie wydatków pocztowych. Obniżono opłaty za dokonywanie odprawy celnej poza godzinami urzędowemi w obrębie terenu kolejowo-celnego z 3 zł na 2 zł i uznano cały obszar Gdyni Portu za teren kolejowo-celny, czem spełniono żądania tutejszych czynników gospodarczych. Obniżono opłaty za współudział personelu Ajencyj celnych kolejowych przy wykonywaniu odprawy celnej, przy odprawie ryb, przesyłek drobnych i zbiorowych różnogatunkowych, smoły naftowe, węglowe, ropę naftową, inne produkty destylacji ropy, rudy i żużle, przepompowywanie cystern do beczek i odwrotnie oraz za sprawdzanie przy wyjściu przesyłek tranzytowych i odprawionych na wywóz z głębi kraju.

SPRAWY PODATKOWE

PRZEDSIĘBIORSTWA MAKLERSTWA OKRĘTOWEGO W ZROZUMIENIU USTAWY O PAŃSTWOWYM PODATKU PRZEMYSŁOWYM.

Zagadnienie maklerstwa okrętowego, jako jednego z podstawowych czynników handlowych w naszym porcie, było stale przedmiotem rozważań zainteresowanych sfer gospodarczych portu z tutejszą Izbą Przemysłowo-Handlową na czele. O ile z punktu widzenia przepisów niemieckiego Kodeksu Handlowego, obowiązującego dotychczas na ziemiach zachodnich, pojęcie maklerstwa okrętowego jest do pewnego stopnia skrystalizowane, o tyle z punktu widzenia ustawodawstwa podatkowego pojęcie to nie było wogóle uwzględnione w odnośnych ustawach i na tem tle, szczególnie z chwilą wejścia w życie noweli do ustawy o państwowym podatku przemysłowym (1. I. 32 r.), powstało szereg różnych interpretacyj, które w konsekwencji doprowadziły do tego, że przedsiębiorstwa maklerstwa okrętowego opłacały wyższe stawki podatkowe.

Z inicjatywy zatem Rady Interesantów Portu w Gdyni, tutejsza Izba Przemysłowo-Handlowa wystąpiła do Władz Centralnych i przedstawiła słuszne postulaty w tym kierunku sfer zainteresowanych, przeprowadzając pod względem podatkowym analogję przedsiębiorstw spedycyjnych z przedsiębiorstwami maklerstwa okrętowego.

Ustawa bowiem z dnia 15 lipca 1925 r. o państwowym podatku przemysłowym przed wprowadzeniem zmian nowelą z dnia 19. 12. 31 r., określała jako obrót w przedsiębiorstwach ekspedycyjnych oraz przedsiębiorstwach przewozowych i komunikacyjnych (art. 5 p. 5)

sumę prowizji, komisowego oraz wszelkich innych wynagrodzeń za wykonane świadczenia i usługi, przyczem stawka podatku od obrotu w myśl art. 7 dla wszystkich tego rodzaju przedsiębiorstw wynosiła 2%. I zgodnie z powyższem postanowieniem przedsiębiorstwa maklerstwa okrętowego opłacały wtedy również 2%-ową stawkę.

Nowela zaś do ustawy o państwowym podatku przemysłowym. która weszła w życie z dniem 1. I. 1932 r. nie zmieniła definicji pojęcia obrotu dla tychże przedsiębiorstw, lecz w art. 7 lit. A. p. 11 wyeliminowała wyłącznie przedsiębiorstwa ekspedycyjne i przewozowe z pod ogólnej stawki 2%-owej, przyznając im stawkę ulgową w wysokości 1,5%. Pozostałe zatem przedsiębiorstwa, wymienione w rozdziale VI. cz. II. lit. A. taryfy oraz przedsiębiorstwa komunikacyjne cz. II lit. B. (załącznik do art. 23 ustawy) musiały opłacać 2%-ową stawkę podatku.

Zrozumiałą i słuszną była intencja ustawodawcy, eliminując przedsiębiorstwa ekspedycyjne z pod stawki ogólnej, przyznając tymże stawkę ulgową. Jednakowoż określenie słowne zawarte w p. 11 lit. A. art. 7 nie było zupełne, gdyż w tej relacji nie wymieniało również „maklerstwa okrętowego".

Brak tego określenia w powyższym punkcie był zrozumiały, gdyż sposób określenia przedsiębiorstwa ekspedycyjnego w powołanej ustawie, bierze swój początek w ustawie o państwowym podatku przemysłowym w roku 1923 i pozostało w niezmienionej formie w ustawie z 1925, wreszcie też w grudniowej noweli do ustawy. Ustawodawca, szeregując przedsiębiorstwa ekspedycyjne, nie mógł w tym czasie przewidzieć już zgóry przedsiębiorstwa maklerstwa okrętowego, którego jeszcze o specjalnym charakterze portowym nie było, a które o ile chodzi o rodzaj wykonywanych usług nie różni się od usług wykonywanych przez przedsiębiorstwo ekspedycyjne. Istota wspólnych cech w zasadzie maklera okrętowego i przedsiębiorstwa ekspedycyjnego polega na tem, że makler jest w porcie instytucją taką samą w stosunku do statku, jak ekspedytor wobec przeładowanego towaru. Makler okrętowy pełni funkcje opiekuna nad statkiem w porcie i finansuje jego pobyt tak, jak ekspedytor opiekuje się towarem. Główne funkcje maklera okrętowego można następująco określić: wykonywanie czynności armatora w zakresie kontraktowania towarów na przewóz morzem, wydawanie i przyjmowanie w jego zastępstwie towarów wreszcie wykonywanie w zastępstwie armatora wszelkich czynności, wypływających z wykonania umowy na przewóz w danym porcie. Pod temi czynnościami kryją się więc takie praktyczne czynności, jak zastępowanie armatora wobec różnych władz portowych, celnych i stron.

Zupełnie podobne funkcje spełnia ekspedytor wobec towaru: posiada on towar w opiece, magazynuje go, wykłada w zastępstwie wszelkie koszty przewozowe i manipulacyjne, załatwia formalności celne, asekuruje towar i oddaje go w porcie w ręce maklera okrętowego. Są to więc funcje, wobec towaru analogiczne do funkcji maklera wobec statku.

Z powyższego wynika, że praca firm maklerskich w porcie jest analogiczna do warunków pracy firm ekspedycyjnych i z tego to po-

wodu należy stosować do nich te same kryterja przy ustalaniu ciężarów podatkowych co do firm ekspedycyjnych.

Wobec tych wyżej wyłuszczonych wywodów, Ministerstwo Skarbu, przychylając się do prośby zainteresowanych sfer gospodarczych portu, wydało zarządzenie z dnia 27. V. 33 r. L. dz. V. 23290/4/33, które brzmi jak następuje:

„W związku z wątpliwościami w sprawie zaklasowania przedsiębiorstw maklerstwa okrętowego, Ministerstwo Skarbu poleca traktować powyższe przedsiębiorstwa pod względem obowiązku opłacania podatku przemysłowego, jako przedsiębiorstwa ekspedycyjne, w myśl rozdziału VI. kateg. pierwsza punkt 1 i kategorja druga p. 1 i 2 części II. lit. A taryfy, stanowiącej załącznik do art. 23 ustawy o państwowym podatku przemysłowym (Dz. U. R. P. Nr. 17/32, poz. 110) oraz art. 7 lit. A. p. 11 tejże ustawy". (Miko).

STOSOWANIE ZWYCZAJÓW HANDLOWYCH W USTAWODAWSTWIE PODATKOWEM.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni wystosowała do zainteresowanych związków zawodowych na Pomorzu następującej treści okólnik, który podajemy do wiadomości i prosimy o ewentualne podanie Izbie analogicznych wypadków.

Ostatnio znowelizowane ustawodawstwo podatkowe przewiduje szereg ulg podatkowych dla pewnych transakcji handlowych, przyczem ulgi te uzależnione są od prowadzenia prawidłowych ksiąg handlowych. Nastręczające się w praktyce wymiarowej wątpliwości co do oceny rodzaju danej transakcji, winne być wyjaśnione na podstawie istniejących zwyczajów handlowych. W szczególności ustawa o państwowym podatku przemysłowym w p. 13 art. 3 przewiduje, że władze skarbowe winne zasięgać opinji właściwych terytorjalnie izb przemysłowo-handlowych, o ile nastręcza się wątpliwość czy artykuły, stanowiące przedmiot wywozu, zaliczyć należy do surowców, półfabrykatów względnie gotowych wyrobów — następnie ustęp 3 art. 7 powołanej ustawy wymaga podobnie stwierdzenia istniejącego zwyczaju, czy daną czynność przygotowawczą, dokonywaną w przedsiębiorstwach handlowych przed uskutecznianiem sprzedaży, należy uważać jako czynność, nie posiadającą charakteru przerobu. W końcu ustawodawstwo podatkowe, zgodnie z ogólnemi zasadami prawa uznaje również istniejące zwyczaje w dziedzinie stosowania pewnych ogólnych prawideł buchalterji handlowej (§ 34 rozp. wykonawczego do ustawy o państwowym podatku dochodowym). W tego rodzaju wypadkach, gdy wskutek odmiennego twierdzenia podatnika wyłoni się różnica zdań między nim a władzą skarbową, a twierdzenie podatnika nie pozostaje w rażącej sprzeczności ze stanem rzeczywistym, władza skarbowa winna w danej kwestji zasięgnąć opinji kompetentnej Izby Przemysłowo-Handlowej.

Wobec tego, w celu ujednolicenia odnośnej praktyki podatkowej oraz usprawnienia akcji wymiarowej prosimy uprzejmie o zebranie materjałów i zakomunikowanie nam dotyczących kwestji spornych, które powstały na tem tle **przy tegorocznych wymiarach** podatków

między władzami skarbowemi, a podatnikami w następujących trzech dziedzinach:

1) w sprawie pojęcia gotowego wyrobu lub półfabrykatu w rozumieniu art. 3. p. 15 ustawy o państwowym podatku przemysłowym,

2) w sprawie pojęcia przerobu w rozumieniu ust. 3 art. 7 tejże ustawy oraz

3) w sprawie interpretacji przepisów o prowadzeniu ksiąg handlowych.

KOMUNIKATY I INFORMACJE

WYSTAWA LNIARSKA W WILNIE od dn. 26. VIII. — 10. IX. 1933 r.

Równocześnie z III-mi Targami Północnemi i na tych samych terenach, odbędzie się Wystawa Lniarska, która obejmie: dział rolniczy, uprawy lnu i uprawy włókna, przędzalnictwo, tkactwo oraz wystawę tego, co się w Polsce ze lnu wytwarza.

Tegoroczna Wystawa Lniarska w Wilnie, jest pierwszą tego rodzaju imprezą w Polsce. Wystawa obejmie 5 działów.

W 1 szym dziale naukowym zostaną przedstawione zdobycze z dziedziny badan nad lnem i włóknem lnianem oraz wyniki doświadczalnictwa z zakresu uprawy i przeróbki roślin włóknistych.

2-gi dział uprawy lnu, obejmie demonstracje wszystkich prac począwszy od zasiewu, aż do młócki i czyszczenia nasion (nasiona, modele maszyn do siewu, młócki itp.).

3-ci dział przeróbki lnu, będzie przedstawieniem poszczególnych prac należących do wyprawy słomy lnianej na włókno. (Roszenie słomy prymitywne i fabryczne, ręczna i mechaniczna obróbka lnu).

4-ty dział obejmuje demonstracje przędzenia, tkania i wykańczania tkanin lnianych (przędzenie i tkactwo samodziałowe i fabryczne, przyrządy do wytwarzania sieci).

5-ty dział będzie wystawą pod hasłem „Wszystko ze lnu". W dziale tym znajdzie miejsce niezliczona ilość wytworów codziennego użytku, wykonanych z włókna lnianego i nasion lnu. (Konfekcja męska i damska z lnu, ekwipunek wojskowy, galanterja, worki i płachty i bielizna pościelowa i stołowa, sznury, szpagaty, namioty, sieci, artykuły opatrunkowe i inne przedmioty codziennego użytku w gospodarstwie domowem.

Zgłoszenia eksponatów z kraju i zagranicy przyjmowane będą we wszystkich 5-ciu działach do dnia 1 kwietnia 1933 r.

W czasie trwania Wystawy Lniarskiej będą się odbywały stałe pokazy przeróbki lnu oraz przędzenia i tkania. W tym samym czasie odbędzie się „Dzień lniarski" i zjazd z całej Polski. Jednocześnie zostaną zorganizowane kursy lniarskie oraz będą wyświetlane filmy i przeźrocza dotyczące uprawy i przeróbki lnu.

REJESTR HANDLOWY

REJESTR HANDLOWY — GDYNIA.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B pod Nr. 67. przy firmie Bergenske Baltic Transports Ltd. Spółka z ograniczoną poręką w Gdyni dnia 30 stycznia 1933 r. dopisano:

Uchwałą Walnego Zebrania z 9 lutego 1932 kapitał zakładowy podwyższono o dalsze 80.000 złotych do (sumy 100.000 złotych. Udzielono prokury kupcowi Karl'owi Ejnar'owi Soerensen'owi z Gdyni.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze handlowym oddział B., pod Nr. 56, przy firmie: Agentura Ekspedycyjna F-y Johannes Ick — Gdańsk, Spółka z ograniczoną poręką w Gdyni dnia 12 maja 1933 dopisano.

Dalszym kierownikiem mianowano Dra Helmuta Jettera z Gdańska — Brzeźno. Odwołano kierowników: Pawła Jettera, Ryszarda Michaela i Fryderyka Kaetelhodta. **Sąd Grodzki w Gdyni.**

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A, pod Nr. 55, przy firmie C. W. Bestmann. Oddział w Gdyni, dnia 6 kwietnia 1933 dopisano iż firma wygasła.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B, pod Nr. 71. przy firmie American Scantic Line w Polsce, Spółka z ograniczoną poręką w Gdyni, dnia 29 marca 1933 dopisano, iż uchwałą zebrania wspólników z 17 lutego 1933 podwyższono kapitał zakładowy o dalsze 50.000 złotych do sumy 100.000 złotych.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze handlowym oddział B. pod Nr. 138, przy firmie: „Geteha" Gdyńskie Towarzystwo Handlowe Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Gdyni, dnia 29 kwietnia 1933 dopisano: Uchwałą zebrania wspólników z dnia 30 stycznia 1933 rozwiązano spółkę. Likwidatorem ustanowiono dotychczasowego kierownika Marka Grosswertha, kupca z Gdyni. **Sąd Grodzki w Gdyni.**

W tutejszym rejestrze handlowym oddział B. pod Nr. 200, przy firmie: Pierwsza Gdyńska Palarnia Kawy Spółka z ograniczoną poręką w Gdyni, dnia 29 marca 1933 dopisano: Uchwałą zebrania spólników z 6 lutego 1933 odwołano Bazylego Konkolewskiego jako kierownika. **Sąd Grodzki w Gdyni.**

W tutejszym rejestrze handlowym oddział B. pod Nr. 40, przy firmie: „W. Wyszomirski Exportbois" Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Gdyni, dnia 10 marca 1933 dopisano:

Uchwałą zebrania wspólników z 25 czerwca 1931 uchwalono rozwiązanie spółki. Stanisław Przedecki i Maksymilian Bock ustapili z zarządu i w miejsce ich mianowano likwidatorem Ludomira Janowskiego z Brześciu n. B.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze handlowym oddział B. pod Nr. 141, przy firmie: Bank Gospodarstwa Krajowego Oddział w Gdyni, dnia 29 kwietnia 1933 dopisano:

Dalszym prokurentem Zakładu Centralnego Banku jest Michał Klucz. Następnie przy tejże firmie dnia 12 maja 1933 dopisano: Dalszym prokurentem Zakładu Centralnego Banku jest Michał Lewicki. **Sąd Grodzki w Gdyni.**

W tutejszym rejestrze handlowym oddział B. pod Nr. 162, przy firmie Bracia E. F. Seydel i Ska z ograniczoną odpowiedzialnością w Gdyni, dnia 4 marca 1933 dopisano:

Uchwałą zebrania spólników z 17 grudnia 1932 Stanisław Mrozowski ustąpił ze stanowiska kierownika i w jego miejsce wybrano Kazimierza Gozdeckiego z Gdyni. Uchwałą Walnego zebrania spólników z 29 stycznia 1933 odwołano Feliksa Seydla jako kierownika i w jego miejsce wybrano Stanisława Mrozowskiego. **Sąd Grodzki w Gdyni.**

W tutejszym rejestrze handlowym oddział B. pod Nr. 136, przy firmie: Polsko-Brazylijskie Towarzystwo dla Importu Herwa Matte Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Gdyni, dnia 12 kwietnia 1933 dopisano: Uchwałą walnego zgromadzenia z 3 stycznia 1933 zmieniono § 2 umowy spółki w tym kierunku, iż spółka ma siedzibę w Katowicach oraz § 6 umowy o tyle, iż spółkę zastepuje jeden kierownik samoistnie lub jeden prokurent samoistnie. Siedzibę spółki przeniesiono do Katowic. **Sąd Grodzki w Gdyni.**

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 208, przy firmie: „Montana", Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Gdyni, dnia 8 marca 1933 dopisano:

Prokura Harry Merglera wygasła. Bogusława Mazura odwołano jako kierownika i kierownikiem ustanowiono Harry Merglera, kupca z Gdyni.

Następnie przy tejże firmie w dniu 8 kwietnia 1933 dopisano:
Tadeusza Gatty Kostyal, kupca z Gdyni ustanowiono kierownikiem. Uchwałą Walnego zebrania z 7 kwietnia 1933 r. zmieniono umowę spółkową w tym kierunku, iż spółkę zastępuje zarząd składający się z jednego lub kilku kierowników i że każdy z kierowników upoważniony jest do samodzielnego zastępowania spółki.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze handlowym oddział B. pod Nr. 106. przy firmie Biuro Budowlane F. Skąpski i Ska Inżynierowie Spółka Akcyjna w Gdyni, dnia 19 maja 1933 dopisano, iż inżynierowi Jerzemu Wierzbickiemu z Warszawy, Grochów — Dwór oraz Witoldowi Herman-Iżyckiemu z Gdyni udzielono prokury łącznej z tem, że każdy z nich do zastępowania spółki uprawniony jest łącznie z jednym z członków zarządu. **Sąd Grodzki w Gdyni.**

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 77, przy firmie „Polsko-Brazylijska Spółka Handlowa" Spółka Akcyjna w Gdyni, dnia 26 maja 1933 dopisano, iż uchwałą walnego zebrania akcjonarjuszy z dnia 24 maja 1933 postanowiono przenieść siedzibę z Gdyni do Warszawy. **Sąd Grodzki w Gdyni.**

Z REJESTRU MARYNARKI HANDLOWEJ

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich pod Nr. 81. dnia 24 kwietnia 1933 wpisano kuter motorowo-żaglowy pod nazwą „Syrokomla" o międzynarodowym sygnale odróżniającym P. B. L. K. Wymiary kutra są następujące: długość 14.79 m. największa szerokość 5,80 m. głębokość wnętrza 2,00 m. największa długość przedziału maszynowego — 4.80 m. pojemność brutto — 32,54 t. rej., pojemność netto 12.84 t. rej. Statek zbudowany został w roku 1919 przez Franz Berg'a w Hälsö (Göteborg). Właścicielem kutra jest Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich. Spółdzielnia z ograniczoną odpowiedzialnością w Gdyni zapisana do rejestru spółdzielni Sądu Grodzkiego w Gdyni w dniu 31 maja 1927 r. pod Nr. 2. Zastępcami spółdzielni sa: dyrektor Maksymiljan Berger z Gdyni i urzędnik bankowy Filemon Żyłkowski z Gdyni. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela zostały wypełnione. **Sąd Grodzki w Gdyni.**

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich pod Nr. 82 dnia 12 maja 1933 wpisano parowiec dwuśrubowy pod nazwą „Pomian" o międzynarodowym sygnale odróżniającym P B K W poprzednio O. R. P. „Pomorzanin". Wymiary statku są następujące: długość — 33.99 m. największa szerokość — 6.32 m, głębokość — 2,52 m. pojemność brutto 185,33 tonn rejestrowych, pojemność netto 109.41 tonn rejestrowych. Statek został zbudowany w roku 1893 w Roslau (Niemcy), co jednakże niczem nie zostało udowodnione. Portem ojczystym statku jest Gdynia. Właścicielką statku jest obywatelka polska Wanda Marja Dominika Górnicka z d. Raciecka, żona przemysłowca z Płocka. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właścicielki zostały wypełnione. . **Sąd Grodzki w Gdyni.**

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich pod Nr. 84. dnia 24 maja 1933 wpisano parowy lugier śledziowy pod nazwą „Halina" Gdy 200 o międzynarodowym sygnale odróżniającym P. B. R. T. poprzednio „Nelly". Wymiary statku sa następujace: długość — 34.22 m, największa szerokość — 6.63 m. głebokość — 3.31 m, pojemność brutto 173,51 tonn rejestrowych, pojemność netto 86.23 tonn tonn rejestrowych. Statek został zbudowany w roku 1902 w Bolnes (Holandja). Portem ojczystym statku jest Gdynia. Właścicielem statku jest firma „Morze Północne". Polskie Towarzystwo dla połowu śledzi. Spółka Akcyjna w Gdyni, zapisana do rejestru handlowego Sądu Grodzkiego w Gdyni, do Oddziału B. pod Nr. 136 w dniu 22 maja 1931. Zarząd stanowią Jan Korwin-Kamieński, kupiec w Warszawie, obywatel polski i Johannes van Toor, kupiec w Vlaardingen (Holandja) obywatel holenderski. Okręt został nabyty kontraktem kupna-sprzedaży z dnia 17. 8. 1931 r. od firmy Van Toor's Stoomvisscherij Maatschappij N. V. w Vlaardingen. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właścicielki zostały wypełnione. **Sąd Grodzki w Gdyni.**

ODROCZENIA WYPŁAT.

Kupcowi Franciszkowi Szczukowskiemu w Gdyni udziela sie odroczenia wypłat na przeciąg 3 miesięcy, t. j. od 17 maja do 17 sierpnia 1933 włacznie.

Nadzorca Sadowym mianuje się p. Konrada Ruszczyca w Gdyni, Kamienna Gora, willa Mare Nostrum. **Sąd Grodzki w Gdyni.**

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

NUMER 3 22. VI. 1933

JAK PRACUJE NAJWIĘKSZY PORT RYBACKI FRANCJI BOULOGNE SUR MER?

Gdynia posiada port rybacki, który śmiało zaliczyć można do najbardziej nowoczesnych portów rybackich na Bałtyku. Posiadamy więc w Gdyni nadzwyczaj dogodne warunki dla rozwoju handlu i przemysłu rybnego, dla rozwoju dalekomorskiego rybołówstwa śledziowego. Nic dziwnego, że ruchliwy kapitał zagraniczny interesuje się tą dziedziną gospodarczą, a krajowy przemysł konserw rybnych coraz częściej kieruje się ku Gdyni.

Dlatego pytanie jak pracuje duży port rybacki jest bardzo na czasie. Możemy wówczas uprzytomnić sobie czem będzie w przyszłości dla Gdyni nowoczesny port rybacki w pełni swego rozwoju, możemy wówczas wysilić się, aby ten rozwój możliwie przyspieszyć.

Rybołówstwo morskie w Francji.

W rybołówstwie morskiem zajmuje Francja jedno z pierwszych miejsc w Europie, posiadając 24.690 statków rybackich o pojemności 287 tysięcy ton brutto, zatrudniając 131 tysięcy rybaków, których połowy przywiezione do 170 portów rybackich Francji osiągnięły (w r. 1929) ilościowo 287 miljonów kg ryb. o wartości 1.173.600.000 franków. Te suche cyfry najlepiej mówią o ważnej roli rybołówstwa morskiego w życiu gospodarczem naszej sojuszniczki Francji.

Boulogne sur Mer.

Boulogne sur Mer jest największym portem rybackim Francji, roczny połów wynosi 64 milj. kg. ryb o wartości 172 milj. fr. Flota rybacka składa się z 272 jednostek o tonażu 30 tys. ton brutto i zatrudnia około 3.400 rybaków. Na ogólną ilość 53 tys. mieszkańców tego miasta około 30 tys. żyje pośrednio lub też bezpośrednio z rybołówstwa morskiego. Warto się zastanowić nad całkowitem życiem takiego portu rybackiego. Jak funkcjonuje port dostarczający rocznie ryb morskich stanowiących ilościowo 60 procent konsumcji całej Polski?

Port rybacki.

Port Rybacki składa się dwu basenów, jeden jest otwarty i dostępny o każdej porze, drugi basen jest zamknięty śluzą i dostępny dla parowców rybackich tylko w czasie dopływu morza. Długość nabrzeży, stojących do dyspozycji statków rybackich wynosi około tysiąca metrów, na tych nabrzeżach znajduje się 17 dźwigów do wyładowywania ryb, o wartości każdego z nich 230 tysięcy franków, ponadto pracuje tu 12 małych dźwigów—wind. Sześć holowników obsługuje statki rybackie. Baseny i dźwigi znajdują się w zarządzie Izby Handlowej.

Flota parowców rybackich.

Flota parowców rybackich składa się w Boulogne ze 133 statków o pojemności 28 tysięcy ton brutto. Nas Polaków przedewszystkiem interesuje ta kwestja. Parowce rybackie dzielą się tutaj na trzy typy, stosownie do tego, jakiemi narzędziami uprawia się połowy.

a) **Drywtery** to parowce śledziowe, mające na przodzie ster ułatwiający połowy sieciami stawnemi, które stawia się tuż pod powierzchnią morza. Komplet trzystu sieci dla takiego parowca kosztuje 90 tysięcy franków, a taka sama ilość sieci musi być w zapasie w magazynie na lądzie. Na pokładzie pracuje 22 rybaków, w maszynowni sześć osób. Roczne zużycie węgla maszyny parowej 400 HP wynosi 1.200 ton. Śledzia poławia się od maja do stycznia, od lutego zaś do maja łowi się makrele. (dywterów).

b) **Trawlery** to parowce śledziowe łowiące sieciami ciągnionemi po dnie, czyli włokami. Na pokładzie sześć rybaków pracuje mniej w porównaniu z drywterem. Cena pięciu włoków do połowów ryb wynosi 50 tysięcy franków, jeżeli więc trawler ma mniejsze wydatki na sieci i na załogę, to jednakowoż musi więcej wydawać na węgiel, którego rocznie zużywa 3.000 ton. Trawler łowi śledzie tylko trzy miesiące: sierpień — październik, resztę zaś czasu zużywa na połowy innych ryb morskich, (Boulogne ma 76 trawlerów).

c) **Parowce mieszane trawlery-drywtery.** Eksploatacja ich jest najdroższą, bo muszą być wyposażone w sieci obydwu typów statku. Zaletą zaś jest możliwość uprawiania połowów obydwoma sposobami: siecami stawnemi i włokami. (Boulogne ma 25 parowców mieszanych drywtero-trawlerów).

Parowce śledziowe używane w Boulogne są rozmaitych wymiarów, jednak najczęści spotykane to są parowce duże, 250 ton brutto ,długości około 40 metrów o sile maszyn 400 HP. Koszt nabycia takiego nowego parowca wynosi przeszło dwa miljony franków. Wydatki zaś roczne na utrzymanie w ruchu takiego jednego parowca wyneszą średnio również dwa miljony franków. Nic więc dziwnego, że właściciel i eksploator tych parowców rybackich nazwany armatorem. jest kapitalistą prowadzącym swoje przedsiębiorstwo na zasadach nowoczesnych. Rybak zaś jest tu tylko wynajętym robotnikiem, mającym pewien udział w zyskach złowionych ryb.

W Boulogne na 133 parowców jest 58 armatorów, czyli jeden armator ma przeciętnie dwa parowce. Istnieje tu Syndykat armatorów, który co roku ustala warunki wynajmu załogi rybackiej. Koszt jednego rybaka wynosi rocznie 20 tysięcy franków, przeciętnie więc jeden rybak zarabia sześćset złotych pol. miesięcznie czyli tyle ile polski rybak ma za cały rok. Mając na uwadze wydatki związane z eksploatacją jednego parowca, nie trudno sobie wyobrazić, jak wielkie kapitały są tu potrzebne dla utrzymania 133 parowców.

Przemysły pomocnicze.

Utrzymanie w ruchu tak licznej floty parowców rybackich wymaga równocześnie uruchomienia szeregu przemysłów pomocniczych: stocznie rybackie, warsztaty reparacyjne, dostawa węgla, fabryki lodu, chłodnie rybne, fabryki sieci i lin itp., a każdy z tych działów z osobna wymaga miljonowych wkładów kapitałów zakładowych i obrotowych.

a) **Stocznie parowców rybackich i warsztaty reparacyjne.** W Boulogne są dwie nowocześnie urządzone stocznie budujące parowce rybackie. Z ogólnej ilości parowców około 50 zostało zbudowanych we Francji, resztę zaś nabyto zagranicą. Jedna tylko ze stoczni w Boulogne mająca własne odlewnie zatrudnia około trzystu robotników. Stocznia trudni się zwykle równocześnie i naprawą kadłuba statku i maszyn. Dla użytku parowców jest jeden dok pływający i „slip", czyli wyciąg pochyły celem reparacji statku na lądzie.

Oprócz tych dwu stoczni kilkanaście warsztatów mechanicznych zajmuje się wykonywaniem rozmaitych reparacyj.

b) **Fabryki lodu i chłodnie rybne.** Parowce rybackie z Boulogne łowią ryby nie tylko w pobliżu portu, lecz zakres ich działania jest bardzo duży. Wiele z tych parowców łowi u wybrzeży Norwegji, Islandji na Morzu Północnem, w Nowej Funlandji i u wybrzeży Afryki. Pozostają one bez przerwy dziesięć do piętnastu dni na morzu a nawet i dłużej. Dla konserwacji ryb muszą się więc zaopatrzyć w lód na drogę. W Boulogne pracuje pięć fabryk lodu o dziennej produkcji około sześciuset ton lodu mającego wartość 60 tysięcy franków.

Wobec tego. że we Francji przedewszystkiem ryby świeże cieszą się dużym zbytem, więc też chłodnie rybne mają małe znaczenie w rybołówstwie rybnem Warto tylko wspomnieć o spółce akcyjnej „Cafpa", która posiada dwa parowce mające urządzenia nowoczesne do zamrażania ryb na pokładzie zaraz po połowie. Ryby zamrożone przywozi się do Boulogne i w komorach chłodniczych przechowywane są z dobrym rezultatem.

c) **Inne działy pomocnicze.** Do takich działów można zaliczyć zaopatrywanie maszyn parowców w smary, zaopatrywanie załogi w żywność, fabryki beczek do śledzi.

d) **Fabryki sieci i lin.** W najbliższej okolicy Boulogne pracują dwie fabryki jedna z nich specjalizuje się w wyrobie lin i włoków, druga zaś dostarcza siecie stawne. Są to zakłady przemysłowe zatrudniające każdy przeszło sto pracowników i wymagające miljonowych kapitałów na budynki i maszyny.

Sprzedaż ryb morskich.

a) **Hala licytacyjna.** Aby 64 miljonów ryb morskich dostawionych w ciągu roku sprzedać wybudowano t. zw. Hale Licytacyjne, ułatwiające pośrednictwo między dostawcą a odbiorcą. Hala Licytacyjna w Boulogne jest pod zarządem Izby Handlowej. Hala ta ma długość 250 m. i codziennie licytacje ryb dostawionych odbywają się równocześnie w pięciu miejscach Hali Licytacyjnej. Aby temu zadaniu sprostać, Hala Licytacyjna musi zatrudniać 27 urzędników i 60 robotników, na których wydaje się miesięcznie około 70 tysięcy franków, nie mówiąc już o kosztownym inwentarzu (skrzynie, wózki elektryczne, windy itp.). Zadanie główne Hali Licytacyjnej polega na tem, że skupia ona w jednem miejscu cały dowieziony towar (ryby) i wszystkich kupców co daje gwarancję ułożenia się ceny stosownie do popytu i podaży.

b) **Eksporterzy ryb.** W Boulogne istnieje kilka firm dużych trudniących się eksportem ryb zagranicę i wyspecjalizowanych w tym kierunku.

c) **Kupcy rybni.** Około trzysta pięćdziesiąt firm handlu rybą znajduje się obecnie w porcie rybackim. Każda z tych firm ma specjalne pracownie gdzie się przyrządza do wysyłki ryby, mą jedno lub dwa auta ciężarowe.

d) **Drobni handlarze ryb.** Miasto Boulogne zbudowało również Hale targowe przeznaczone tylko do sprzedaży ryb dla mieszkańców miasta. Stoiska w tej Hali zajmują handlarki rybne. Wielka ilość handlarek roznosi codziennie ryby po ulicach miasta w koszykach, docierając nawet do najbliższych wsi okolicznych.

Przemysł przetwórczy ryb morskich.

Ryby poławiane masowo jak śledzie przerabiane w fabrykach konserw, w solarniach i wędzarniach. Odpadki rybne przerabia się w fabrykach mączki rybnej i nawozów. Istnienie tego przemysłu przetwórczego jest koniecznością w każdym większym porcie rybackim.

a) **Solarnie śledzi i wędzarnie.** Specjalne przedsiębiorstwa, zwane tu solarniami zasilają świeże śledzie, i sprzedają je potem w beczkach lub wędzą (na zimno). Śledzie wędzone zwane tu „kippers" lub „Saurs" są produktem dającym się przechowywać kilka tygodni. Wszystkie solarnie w ilości około dwadzieścia zakładów zjednoczone są w Syndykacie Solarń.

Transport ryb morskich.

Aby tak wielkie ilości ryb rozwieść szybko po całej Francji i zagranicą, kolej musi stanąć na wysokości zadania. Dziennie w Boulogne ładuje się czasem po dziewięć tysięcy przesyłek rybnych.

Cztery osobne dworce przyjmują przesyłki rybne a w biurach przeszło czterdzieści osób rejestruje i załatwia wszelkie czynności związane z wysyłką.

Propaganda spożycia ryb morskich.

Nadmierne połowy ryb zawsze powodują katastrofalny spadek cen. a zaradzić temu może tylko zorganizowana planowa akcja za zwiększeniem spożycia ryb morskich. Dopiero teraz jednak zdano sobie sprawę z tego we Francji i w styczniu 1932 powołano do życia Komitet Propagandy.

(—) BRONISŁAW SOTKOWSKI
Kierownik Hali i Chłodni Rybnej

— **Połowy ryb morskich w ostatnim tygodniu** t. zn. od 12/6 do 17/6 dały nikły wynik ze względu na silne wiatry. W obwodzie helskim złowiono 10.000 kg flonder, 1.600 kg. dorszy, — 100 kg śledzi. W obwodzie gdyńskim 2.500 kg. kwapów, — 2.400 kg. dorszy, — 500 kg. dorszy. Okręg pucki dostarczył 22.600 kg flonder, — 1.240 kg. węgorzy, — 400 kg. dorszy, — 380 kg. szczupaków, 70 kg. okoni.

— **Opłacalność połowów na pełnym Bałtyku.** (Bornholm koło Danji) gdzie się łowi flondry i dorsze w okresie od marca do połowy czerwca, jest uzależniona od sprzedaży tych ryb w Gdyni, oraz od kosztów materjałów pędnych. — Ostatnio kuter gdyński „GDY 63" wyjechał na połów dnia 9/6 a powrócił 12/6 przywożąc 1.000 kg. flonder i 350 kg. dorszy o wartości około trzystu złotych. Jazda w jedną stronę trwa 19 godzin, na połów zostaje 2 dni. Motor 24 HP zużywa 450 kg. ropy (cena około 50 zł.) i 30 kg. oleju (cena 33,00 zł.) Na utrzymanie 3-ch rybaków załogi kutra liczyć można 12,— zł. Największą pozycją wydatków są materjały pędne do motoru, a polityka przyznania rybakom cen eksportowych za materjały pędne jest jedynym środkiem do popierania naszego rybołówstwa na pełnym Bałtyku.

— **Walne zebranie członków Spółdzielni.** „Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich w Gdyni" odbędzie się w niedzielę dnia 25 czerwca br. w Borze (Jastarnia). Spółdzielnia skupiająca rybaków z całego wybrzeża m za zadanie podniesienie i rozwój gospodarczy naszego rybołówstwa morskiego. W sezonie zimowym Spółdzielnia, mając dogodne pomieszczenia w Hali i Chłodni Rybnej w Gdyni skupowała w ostatnim sezonie zimowym prawie całkowite połowy szprotów nietylko z Gdyni ale nawet częściowo z Helu.

Rybacy otrzymać mogli wskutek tego ceny kilka razy wyższe od cen jakie dostawali w roku ubiegłym gdy większość połowów, sprzedawano w Gdańsku.

Należałoby życzyć Spółdzielni aby zakup ryb rozszerzyła i na połowy letnie rybaków naszych. Obecna polityka Spółdzielni zapoczątkowania skupu ryb na terenie W. M. Gdańska (włącznie leszcze) nie jest na czasie, jeżeli rybacy naprzykład z Gdyni muszą codziennie swoje połowy posyłać do Gdańska, ponieważ w Gdyni nie mają odbiorcy na kilkaset kilo flonder, dorszy czy kwapów.

— **Dalsze lugry śledziowe F-my MOPOL** przyjechały do Gdyni z Holandji Statki „Zofja" i „Kornelja" przybyły 1 czerwca i w dniu 3 czerwca wyjechały na połowy śledzi na Morzu Północnem, zabierając część załogi polskiej oraz 43 ton soli i bunkier. Dwa dalsze statki „Basia" i „Marja" wyjechały z Gdyni na połowy w dniu 20 czerwca po zaopatrzeniu się w Gdyni w sól, węgiel i zabierając załogę polską.

— **Wyjazd ostatniej partji polskich rybaków** do Holandji na statki śledziowe F-my „Mewa" nastąpi w dniu 23 czerwca statkiem żeglugi s/s „Tczew".

— **Budowa magazynu dla śledzi solonych** na molo rybackiem postępuje szybko naprzód. Mury są doprowadzone do dachu. Budowa dachu nieco się opóźni ze względu na pożar tartaku w Gdyni, gdzie dach ten miał być zestawiany. Magazyn śledziowy pomieści około osiem tysięcy beczek śledzi solonych.

— **Eksport polskiego węgla dla francuskich parowców rybackich** dotychczas nie miał we większym zakresie miejsca. Francja spotrzebowuje dla swej floty rybackiej około pół miljona ton węgla rocznie i poszukuje oczywiście dla swoich celów węgla najlepszego i możliwie najtańszego.

Niektóre przedsiębiorstwa cenią przedewszystkiem węgiel w kostce — (t. zw. „Briquette") i węgiel w owalnych kostkach („boulet"). Od roku 1926 niektóre firmy w największym porcie rybackim Francji w Boulogne sur Mer zapoczątkowały import węgla polskiego, zakładając nawet w Gdańsku specjalne swe oddziały i biura i przewożąc ten polski węgiel na swych statkach. W handlu zamiennym polski węgiel może znaleźć zbyt w zamian za śledzie poławiane przez parowce rybackie we Francji, jednak dotychczas ten sposób kompensacji nie był rozważanym.